

Memoria proyecto de título  
2020 - 2021

# Paso intermedio ;

## Deriva entre territorio & maritorio

Estudiante: Diego A. Rozas Zúñiga  
Profesor: Albert Tidy V.

Facultad de Arquitectura & Urbanismo  
Universidad de Chile





Vista aerea de Puerto Aysén  
Elaboración de autor

# Índice

## I. Presentación del tema

Introducción	01
Motivaciones	02

## II. Punto de partida / Origen

Breve reseña histórica	11
El problema: Lo local, el relato y lo inconsistente	19
Ruinas, huellas.	29

## III. Trayecto / Proceso

Construcción de una idea: el intermedio	37
Construcción de una imágen: barrido local	41
Construcción de un lugar: territorio y paisaje en disputa	61

## IV. Arribo / Proyecto

Metodología e intervención: la línea; no artefacto, paisaje	71
Material gráfico	76
Planimetrías	86

## V. Cierre

Reflexiones finales	103
Más de fotografía	106
Bibliografía	137

I.

Presentación  
del tema



## Introducción



Ya sea de forma explícita o implícita, la presencia inmediata del agua en la composición del territorio que habitamos afecta indistintamente la forma y el fondo. Lagos, ríos, cursos de agua y la extensa costa bañada por el pacífico que compone gran parte de nuestro país, son algunos de los actores clave que debemos considerar al momento de definir nuestra arquitectura.

Este proyecto de título se presenta como una invitación a una discusión abierta sobre los métodos a través de los cuales la arquitectura propone formas de habitar el borde del territorio y su encuentro con cuerpos de agua. A través de reflexiones manifestadas en distintos momentos del proceso de diseño, se busca nutrir el diálogo respecto a cómo se construye la transición hacia el maritorio y cuestionar la necesidad del establecimiento de límites en el territorio que de una u otra manera, permitan reconocer este intermedio como el encuentro de dos zonas perimetrales, relegando a un segundo plano el desafío latente de negociar entre arquitectura, las propiedades híbridas del medio y los matices de sus posibles transformaciones.

Escogiendo como ubicación la localidad de Puerto Aysén (XI Región del Gral. Carlos Ibañez del Campo), el proyecto de título busca explorar la condición de intermedio en un punto específico de sus riberas, donde en épocas pasadas se ubicaba el antiguo puerto embarcadero y se concentraba la mayor cantidad de actividad de la ciudad, la que con el pasar de los años, encontró su ocaso con la sedimentación del fondo del río y el establecimiento del nuevo puerto en Chacabuco, una localidad cercana.

La propuesta toma como pilares fundamentales reconocer el paisaje cultural no evidente heredado de su pasada vida portuaria, las necesidades locales actuales y las cualidades materiales variables del territorio para formular una propuesta que se abre a la negociación con el agua y se comporta de forma reactiva frente a las inundaciones. Todo en la búsqueda por construir arquitectura que no pretende ser entendida como un artefacto, si no como un cuerpo que dialoga en una escala mayor con el paisaje, a través de una naturaleza híbrida perdida entre el artificio y lo natural.

## Motivaciones

Las motivaciones detrás de este proyecto de título nacen de inquietudes y reflexiones formadas tanto en el proceso académico desarrollado en la Universidad de Chile, como en la experiencia personal del autor. La búsqueda por re construir y re conocer lugares a través de la profesión y de una mirada sensible hacia el entorno, hace también latente la preocupación por el rol que cumplimos como arquitectos al momento de proyectar considerando las cualidades de un lugar y teniendo como premisa clave no vulnerar la nobleza del paisaje.

Desde esta mirada se desprende la voluntad por observar de manera crítica y constructiva el lugar de origen, reconociéndolo como parte importante del proceso formativo e identificando la posibilidad de retroalimentación recíproca a través de la arquitectura.

*“Lo que buscamos en una obra de arquitectura no es finalmente tan distante a lo que buscamos en un amigo.*

(...)

*Los objetos que describimos como hermosos son versiones de las personas que amamos.*

(...)

*Somos propensos a reconocer algo como hermoso cuando detectamos que contiene de manera concentrada las cualidades en las que personalmente, o nuestras sociedades más generalmente, somos deficientes.”*

Alain de Botton. (2008) Architecture of happiness.

La capacidad que como habitantes tenemos de identificarnos con ciertos aspectos de la arquitectura también puede traducirse rápidamente cuando pensamos en qué lugares definen nuestra identidad.

- Soy de “X lugar”.

Además de una carta de presentación para que otro te conozca, habla de una doble complicidad en donde, en primera instancia, admites que en cierta medida puedes reconocer un lugar como tuyo e involuntariamente (quizás), deslizas también la posibilidad de que una parte de ti le pertenezca al lugar en referencia.

Más que de dónde vienes, quizás la pregunta debería ser “¿dónde eres?”

Si bien muchas veces la discusión sobre la identidad se vuelve irrelevante cuando esta se reconoce como una cualidad inmóvil y permanente, quizás la verdadera razón de invalidez comienza desde la obsesión por tratar de definir algo que difícilmente llega a ser definitivo.

A pesar de que la búsqueda por definir la identidad es una conversación aparte, se hace necesario mencionarla en la medida en que, a modo de ejercicio personal de quien lea, sea más claro entender cómo un lugar puede ser parte de la construcción de su identidad.

Es entonces desde estas reflexiones e inquietudes de donde nacen los motivos del proyecto.

La voluntad por darle reconocimiento al paisaje natural y cultural de Puerto Aysén desde la práctica de diseño como una herramienta y plataforma a través de la cual podemos experimentar un lugar.

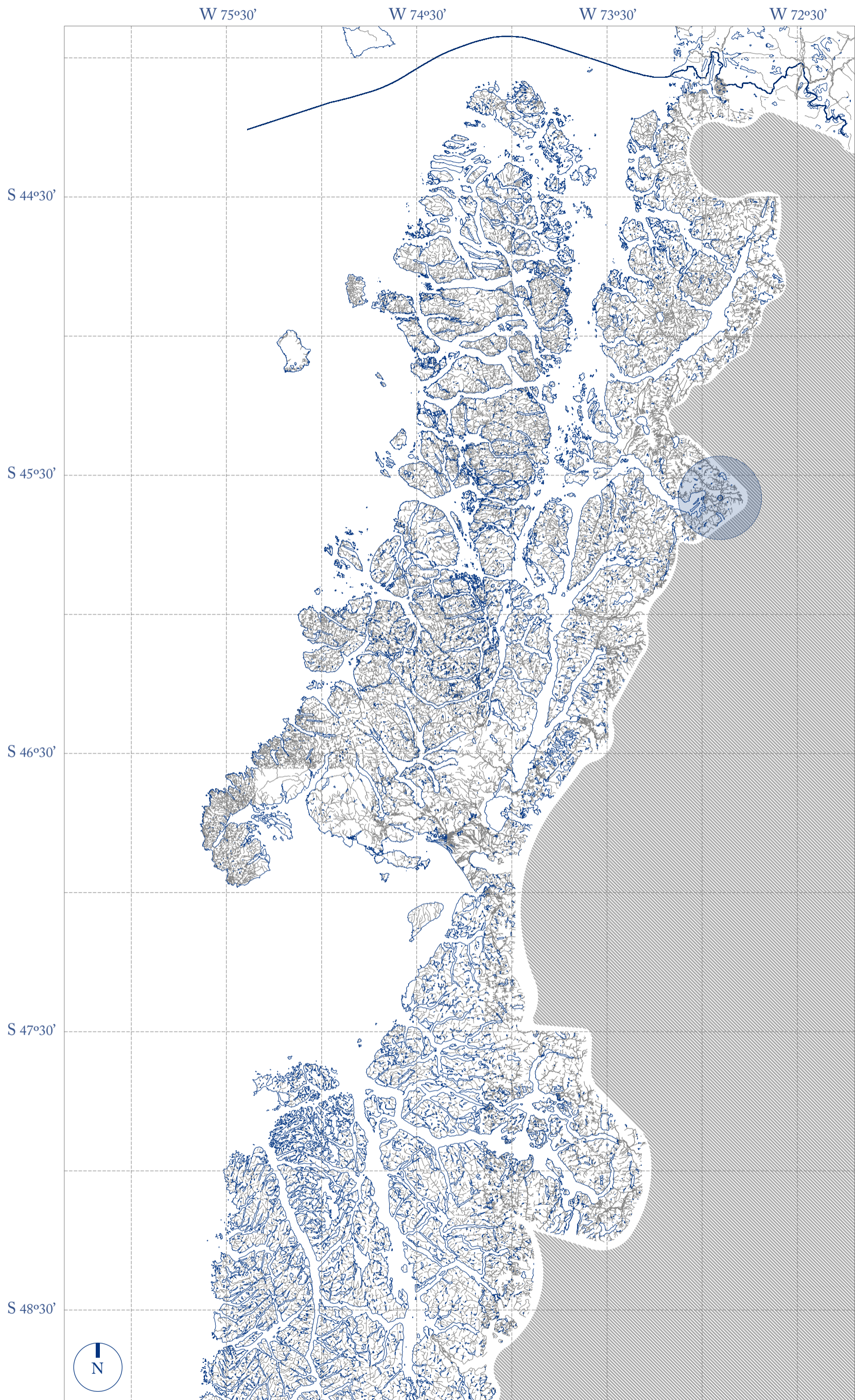
La arquitectura como catalizador para la experiencia de Pto. Aysén desde sus orillas. Desde el olvidado intermedio, encuentro entre maritorio y territorio.

¿Dónde eres?

II.

Punto de partida/  
Origen





Ubicación Puerto Aysén, plano regional  
Elaboración de autor



*“[...] Los bosques más bien flotan que crecen [...]”*

Byron, J. (1868) Naufragio del H.M.S. Wager en la Patagonia.



(...)

Registro fotográfico de autor

## Breve reseña histórica

La región que posteriormente nombraríamos Aysén, en sus inicios podemos reconocerla como una gran extensión de territorio lleno de contrastes, cubierta por un frondoso manto inagotable de bosques poblados por lenga y coigüe (entre otras de las especies de árboles que se jactan de poder sobrevivir la cruda realidad climática del lugar), para luego darle paso a un horizonte más pausado, marcado por páramos en donde el viento reina y deja su huella en las pampas hacia tierras argentinas.

Hacia sus costas el panorama lo componen archipiélagos, islotes y canales que preparan la salida al mar. Grandes islas que a modo de colosos durmientes resguardan lo que pasa en la orilla y poco a poco se sumergen entre fiordos.

Sin duda una tierra cargada de mitos que pueden remontarse incluso hasta el siglo XVI, que bajo el nombre de la “Trapananda” era habitada sólo por grupos de indígenas que adecuaron sus formas de vida a las condiciones que agua y tierra imponían.

El proceso de colonización comenzó en los primeros años del siglo XX, donde a través de concesiones de tierras otorgadas a distintas empresas ganaderas, el gobierno chileno permitió la explotación de éste fértil territorio. Dentro de este contexto la “Sociedad Industrial del Aysén” S.I.A. cumplió un rol fundamental, ya que identificó a Puerto Aysén como un punto clave que actuaría como la puerta de entrada y salida a la zona, situando sus puertos en distintos puntos a lo largo de las riberas del río, siendo la principal y de mayor desarrollo la ubicación al extremo sur poniente del territorio, correspondiente a la que más tarde se denominaría Avenida Almirante Simpson.



Antiguo puerto embarcadero,  
Archivos del depto de patrimonio de la municipalidad de Pto. Aysén

Además del trazado de caminos, destaca el foco de desarrollo edilicio que significó el puerto, representando un punto central en torno al cual se ubicaron los principales edificios de la época (1920).

Hacia 1928 Aysén se establece como Provincia y comienza a funcionar como un territorio reconocido por el Estado chileno.

El tráfico marítimo de la pequeña ciudad en proceso encontraba su centro en la Avenida Almirante Simpson, donde había diferentes puertos menores que sumados al puerto principal ubicado frente al Hotel España (posterior Hotel Aysén), configurarían una orilla rica en actividad naviera que actuaba como remate al trazado de caminos que conectaban con Coyhaique.

El tiempo corría y todo se desarrollaba con normalidad hacia los años 30', donde pasajeros y el transporte de ganado fluían estableciendo una importante conexión con Puerto Montt, sin embargo, el paso de los años comenzaba ya a repercutir en la salud de las naves que llegaban con mercancía y muchas veces los vagos vicios de los habitantes que esperaban vino, pieles y cigarrillos.

Frente a esta situación de depresión parcial en la actividad del puerto, surge una intervención del gobierno a través del servicio marítimo de Ferrocarriles del Estado, el cual se denominaba "FERRONAVE". A través de este sistema las autoridades se hicieron presentes en tan lejano territorio y promovieron la visita de la zona a través del puerto, lo cual permite reconocer la década de los años 40' como una época rica en visitantes para la, hasta ese entonces, localidad portuaria.

Sin embargo, un proceso oscuro tomaba fuerza de forma paralela al auge de la vida portuaria.

Los constantes intentos por liberar las hectáreas llenas de bosque nativo con la finalidad de aprovechar ese terreno a través de la ganadería, se tradujo en violentas prácticas amparadas por políticas promovidas por la caja de colonización, mutilando 120 hectáreas de cada predio.

La tala de árboles y principalmente los incendios, generaron el debilitamiento del suelo y como consecuencia el desprendimiento de material, el que comenzó a correr por los distintos brazos que llegaban finalmente al río Aysén siguiendo el curso natural de sus aguas.



Más allá de si las consecuencias del desplazamiento de material y sus efectos sobre el río representaban una especie de respuesta por parte de la naturaleza frente al malestar causado en la tierra por los incendios, lo concreto fue que el río comenzó a presentar sedimentación en su fondo, para poco a poco ir disminuyendo la posibilidad de ser transitado por las distintas embarcaciones que llegaban al puerto principal en Aysén y, por otra parte, aumentar su nivel dando ocasión a grandes inundaciones y desbordes, lo que sumado a la realidad climática de la región, afectó directamente la vida de la comunidad.

Una de las primeras grandes inundaciones fue en 1945.



Desborde aguas muertas y río los palos  
Archivos del depto de patrimonio de la municipalidad de Pto. Aysén

Las consecuencias que dejaron las aguas volcadas por el río por sobre las medidas de contención de las riberas, afectaron dramáticamente la parte norte del pueblo, haciendo necesaria la proyección de la trama urbana hacia el costado sur del río, ribera que se presentaba como un lugar más estable frente a inundaciones, donde se podría desarrollar mayor cantidad de viviendas y a su vez, una relación más activa con un puerto menor situado en Chacabuco, el que comenzaba a gozar de mayor atención por embarcaciones grandes provenientes desde Europa para alcanzar su punto de mayor brillo alrededor de las décadas del 60 y 70.



Comisaría inundada 1966,  
Archivos del depto de patrimonio  
de la municipalidad de Pto. Aysén

En su comienzo, el vínculo entre riberas se desarrolló por medio de una balsa que a modo de transbordador conectaba ambos lados del río, la que posteriormente fue reemplazada por el protagonista de la mayoría de las postales de Puerto Aysén, el puente presidente Ibáñez.

En 1966, la aparición del puente coincide con la inundación más importante de la historia de la ciudad, en donde un 16 de Mayo todo el pueblo amanece inundado con una variación del nivel del agua siete metros mayor al promedio anual de altura de crecimiento, marcando un punto clave en la historia, cambiando radicalmente la forma en que se veía el río, empapando bruscamente la identidad del lugar y, en cierta medida, marcando el comienzo de lo que sería el ocaso de la ciudad como puerto principal.



Puerto Aysén 1928,  
Archivos del depto de patrimonio de la municipalidad de Pto. Aysén



Vapor "Colo colo"  
Archivos del depto de patrimonio de la municipalidad de Pto. Aysén



Puerto embarcadero,  
Archivos del depto de patrimonio  
de la municipalidad de Pto. Aysén



Vapor "Tenglo" y pasajeros carabineros,  
Archivos del depto de patrimonio de la municipalidad de Pto. Aysén



Balsa para cruzar entre riberas,  
Archivos del depto de patrimonio de la municipalidad de Pto. Aysén



Puente presidente Ibañez  
Registro fotográfico de autor

*“Aquí las obras inanimadas de la naturaleza  
-Las rocas, el hielo, la nieve, el viento y el agua-  
aunque luchaban entre sí, se oponían todas ellas  
al hombre,  
y eran las únicas que reinaban con absoluta so-  
beranía”*

Charles Darwin en Beccaceci, M. (2003)  
Darwin en Patagonia

## El problema: lo local, el relato y lo inconsistente

Actualmente la vida en Puerto Aysén sigue cubierta del mismo gris de sus nubes.

Las diferencias con el río se han acrecentado cada vez más y pese a que claramente la presencia del agua baña la identidad del lugar e inunda la composición de todo su paisaje, la única respuesta que la ciudad le ha entregado a este encuentro con el espacio fluvial siempre ha sido darle la espalda.

Interpretar al río como ajeno desde las formas de habitar su contexto y, sin embargo, -de manera inconscientemente hipócrita- nombrarlo con orgullo al recordar nuestro lugar de origen.





Ruinas, huellas  
Registro fotográfico de autor

Por una parte, las riberas se muestran trabajadas desde una posición ajena y distante del río.

Enrocados, diferencias de altura, cercas, densas franjas de vegetación no planificada y diferentes formas de lejanía van construyendo la imagen del río como un límite que presenta condiciones adversas para el hábitat urbano. Así mismo, se reconocen espacios donde la planificación urbana y su ajustada forma de proposición frente a un territorio inundable se queda corta, se limita a la negación y establecimiento de un perímetro.

Es en estas zonas justamente donde aún quedan vestigios de lo que una vez caracterizó a este lugar y que hoy, lamentablemente, se ve reflejado solamente en el nombre, ya que de puerto solo algunas estructuras agonizantes quedan.

La observación prima y básica de la ciudad arroja al río como uno de los protagonistas, sin embargo, cuando se profundiza en la lectura del relato desde su historia y considerando las distintas formas en las que la cultura local expresa su intención de habitar los lugares de encuentro con los cuerpos de agua, llegamos a un punto difuso, gris y sin conclusiones aparentes.



Cementerio de embarcaciones  
Fotografía del antiguo sector Puerto Embarcadero, registro fotográfico de autor

La falta de arquitectura que exprese la voluntad de habitar la superficie de agua y el encuentro entre territorio y maritorio, considerando el paisaje y trabajando con las dinámicas fluviales propias de la orilla, hablan de un desencuentro no sólo entre los métodos en que se ha abordado el desarrollo de la ciudad y la práctica efectiva de arquitectura resiliente, sino que también de la inexistencia de intentos por recuperar la esencia y las promesas del puerto.

Esperanzas de lo que alguna vez fue el motor de crecimiento de un pueblo que, a pesar de ubicarse en un lugar remoto e insólito, hoy permanece con vida y naufrago a la deriva en espera de reencontrarse con su paisaje inmediato y su historia.

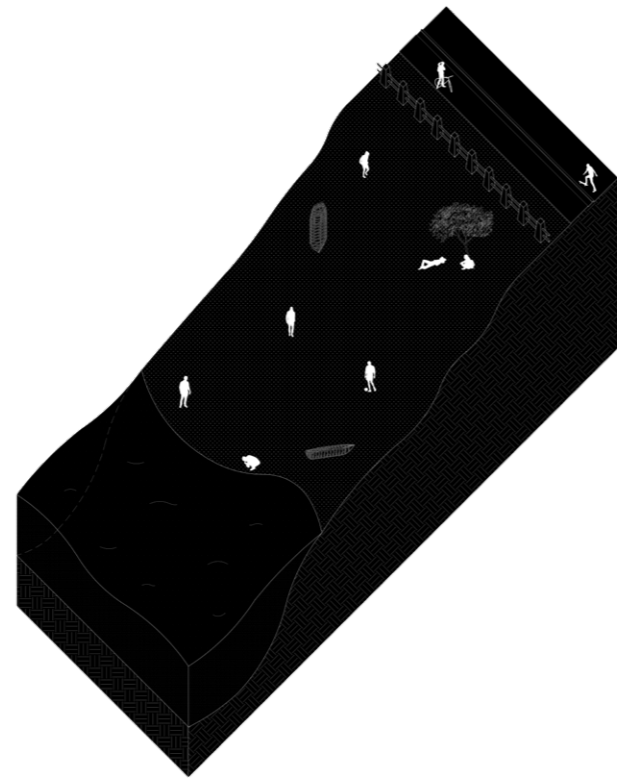
El hecho concreto de que actualmente Puerto Aysén haya sido despojado de toda actividad ligada a la idea de puerto, además de marginar la identidad y la cultura local a un limbo de ambigüedad, es potenciado por la evolución de Puerto Chacabuco, actual puerto principal de ingreso a la región vía marítima y principal punto de concentración de actividad pesquera.

En etapas más tempranas de la vida del puerto que vino a reemplazar el embarcadero de Puerto Aysén, el turismo también representaba una actividad que nutría la vida de la ciudad, por lo que a pesar de ser puerto Chacabuco la entrada principal al territorio, el proceso lineal de tránsito por la región incluía a puerto Aysén dentro de la trayectoria, por lo que de alguna manera aún existían interacciones que permitieran el trabajo y avance en conjunto. Sin embargo, en los últimos años y con la construcción de un baipás que une directamente las rutas provenientes desde Coyhaique y Puerto Chacabuco, Puerto Aysén ha quedado en gran medida al margen de las rutas de turistas que vienen de visita a la región.

Es desde esta condición de satélites que orbitan cada vez más distantes a un cuerpo mayor producto de la falta de atracción, de donde se desprende también un fenómeno que involucra y afecta a los principales puntos de interés natural, que de cierta manera permanecen escondidos en los alrededores de la ciudad.

Bahía Acantilada, Laguna “Los coipos”, La cascada de la virgen, La cascada del león y el Lago Riesco, son algunos de los lugares donde las maravillosas vistas del paisaje patagónico, la generosa vegetación local y majestuosos cuerpos de agua se esconden justamente a modo de satélites, marginados a la condición del “afuera” y desvinculados de la realidad directa de la ciudad.

Esquema orilla seca  
Elaboración de autor



Esquema orilla inundada  
Elaboración de autor



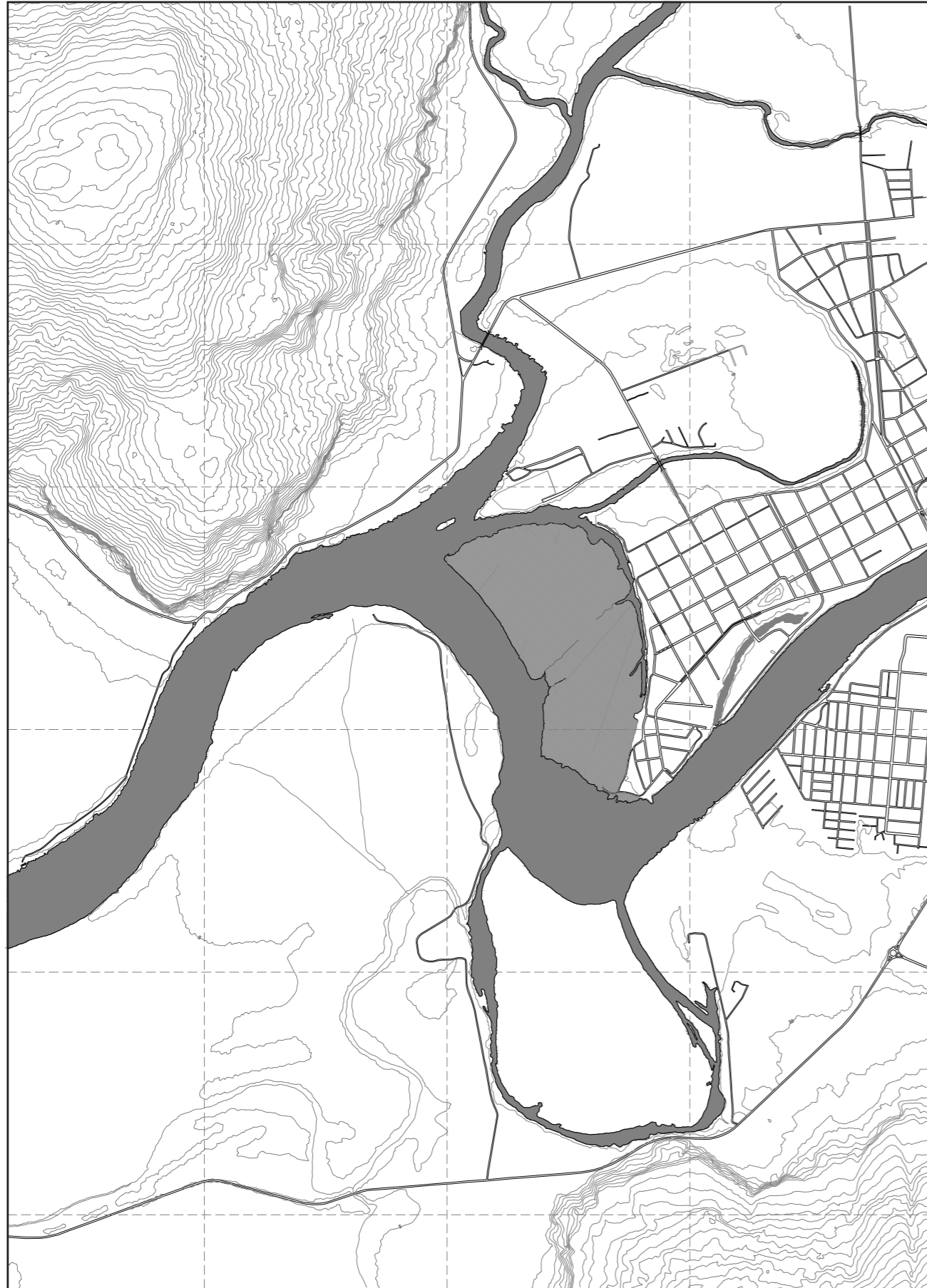
## Problema

En primer lugar, destaca una discusión territorial donde se busca cuestionar el establecimiento del encuentro entre maritorio y territorio como un límite inquebrantable, donde se reconoce este espacio como el resultado del encuentro de dos perímetros y no como un espacio de transición entre dos medios.

Luego emerge el problema vinculado a la memoria en conjunto con el cambio morfológico del territorio. En un comienzo las inundaciones manifiestan el actuar destructivo de los procesos de conquista, estableciéndose como un personaje recurrente en la historia del lugar cuya intervención no solo deforma los rasgos del territorio, si no que también borra progresivamente la identidad portuaria del lugar.

Finalmente (y bajo una mirada crítica de la situación actual), destaca la necesidad de un lugar que recoja las carencias del pasado pero que también promueva la consolidación de un futuro próspero desde y para la ciudad. La existencia de polos de actividad a modo de satélites no contribuye a la experiencia del lugar, si no que margina la ciudad a una posición ajena a su propio paisaje.





## Oportunidad

Es justamente en este espacio intermedio entre maritorio y territorio, donde la propuesta reconoce distintos fenómenos que construyen una oportunidad.

Por una parte, la ubicación refleja una crítica directa a los límites urbanos, exponiendo la proyección parcial de una trama regular hacia un territorio más bien aleatorio y sin un orden estático establecido, proponiendo una nueva situación abierta al diálogo entre la variación de la cota del agua y lo construido. Un punto de encuentro entre lo artificial y el paisaje.

Por otro lado y una vez que profundizamos en la lectura del problema, surge la necesidad de una especie de hito refundacional que proponga un estímulo dentro del espacio urbano y que traduzca al presente las actividades antes desarrolladas en el lugar. Un escenario llamativo que invite a los habitantes a encontrarse con el paisaje, pero también con su pasado.

La arquitectura entonces puede interpretarse como un medio que actúa en distintas escalas: propone relaciones desde la ciudad para con los accidentes del paisaje y a su vez, busca reparar la identidad local con programas que nacen desde lo que construyó el sentido del origen de Puerto Aysén y que en gran medida ya se ha olvidado.

## Ruinas, huellas



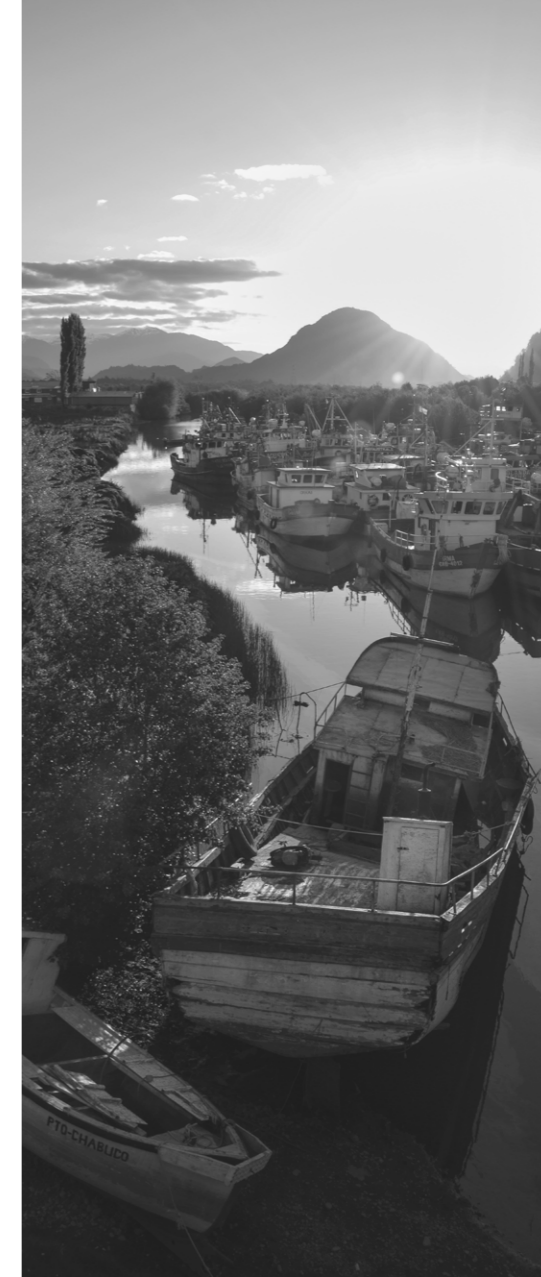
Costanera ribera sur  
Ruinas, huellas -Registro fotográfico de autor

Pese a que el principal heredero y protector del patrimonio portuario escondido en la historia de Puerto Aysén es justamente su nombre, en la ciudad aún se pueden apreciar vestigios materiales de su pasado en algunas estructuras que se resisten al paso del tiempo y que tímidas se distribuyen por las riberas.

Muelles, embarcaciones olvidadas y pequeñas caletas retiradas forman parte ya del paisaje y resignadas descansan cercanas al maritorio.



Sector "la balsa"  
Ruinas, huellas -Registro fotográfico de autor



Caleta pescadores en cementerio  
Ruinas, huellas -Registro fotográfico de autor





Sector "la balsa"  
Ruinas, huellas -Registro fotográfico de autor



Sector "la balsa"  
Ruinas, huellas -Registro fotográfico de autor

# III.

## .Construcción de una idea:

### El Intermedio

*“Rodeada por la laguna, Venecia es obviamente una isla.*

*Por otra parte, rodeado por fronteras artificiales, Marghera no está menos aislado del territorio que le rodea.*

*Durante el taller nos preguntamos ¿qué pasaría si se disuelve la frontera más amplia de Marghera en dirección a Venecia (la laguna en sí), convirtiéndola en un espacio intermedio? Al igual que con el sfumato de Leonardo, investigamos los procesos formales por medio de los cuales un límite puede convertirse en muchos: vagos, oscurecidos o menos diferenciados.*

*¿Cómo podemos transformar la relación polarizada entre Marghera y Venecia en una gradación infinita que no reconozca un fin? ¿Qué usos podrían desarrollarse dentro de este nuevo espacio intermedio? ¿Cuál es la estructura que soporta este tipo de situaciones y eventos? ¿Cómo se construye? ...*

*... En términos pedagógicos, intentamos trabajar simultáneamente en diferentes escalas, experimentando la complejidad de un proyecto arquitectónico, manejando asuntos de contexto, estructura y función a la vez. Además, no sólo entender la magnitud de una intervención particular que fuerza a una posible conexión entre Venecia y Marghera, sino, de forma más amplia, aprender que la división entre urbanismo y arquitectura no debería existir: en cada proyecto, independiente de su tamaño, siempre operan simultáneamente una escala territorial y una escala humana. Y ambas deben estar construidas y sostenidas físicamente.”*

En primer lugar y considerando como objetivo primo para la propuesta la necesidad de una escala que dialogue con el paisaje, se esbozan pistas prematuras de una dimensión de proyecto.

La obsesión por que la intervención sea entendida no como un artefacto, sino como un cuerpo de naturaleza híbrida entre territorio y ciudad (sin reconocerse definitivamente con ninguno), nace desde la intención de proyectar la trama urbana para desplazarla de la ciudad y dejarla expuesta a las diversas dinámicas presentes en el encuentro con el maritorio, forzando el diálogo que anteriormente estaba en deuda.

El esfuerzo por la búsqueda de un encuentro con el agua se justifica desde la voluntad inicial del proyecto: una crítica al establecimiento de límites que dejan a esta zona intermedia segregada de lo que sucede en ambos extremos y caracterizada como el resultado del encuentro no planificado de dos perímetros, sin reconocerle ni aprovechar los fenómenos que allí ocurren.

Una vez que reconocemos el escenario que propone esta zona intermedia, es posible identificar cualidades presentes en el estado material del territorio que poco a poco comienzan a moldear un requisito fundacional para la propuesta.

Inundaciones, la presencia del río y el efecto de sus aguas sobre la orilla, exponen desafíos que deben ser resueltos a través de una propuesta reactiva, donde la arquitectura abre la posibilidad de interactuar con el cambio de nivel de la superficie de agua y la exploración en los métodos de anclaje a la orilla.

Por otro lado, se reconoce la necesidad de que el proyecto desarrolle una especie de acto fundacional, buscando establecerse como un punto importante en la escala urbana que represente un punto de convergencia y encuentro no sólo territorial, sino que pueda ser entendido como una plataforma donde se recojan aspectos de la historia y la cultura local en favor de responder tanto a necesidades actuales como rendir tributo al origen portuario de la ciudad.



Intermedio inundable  
Registro fotográfico de autor



Intermedio inundable  
Registro fotográfico de autor





Salida al fiordo, frente al intermedio  
Registro fotográfico de autor

## .Construcción de una imagen:

### Barrido local

La observación del entorno local permite reconocer distintos métodos constructivos que aportan a la discusión de “cómo se ha habitado el maritorio y sus bordes”.

Es desde las distintas prácticas autóctonas de dónde se desprende conocimiento y pertenencia para promover una relación simbiótica entre los cuerpos de agua y el territorio.

Considerando influencias nacionales y locales, se construye una batería de referentes que nutren la propuesta arquitectónica y construyen una imagen material familiar para abordar la construcción del proyecto.





Industria acuícola  
*Registro fotográfico de autor*







Arriba de un flacuco, astillero Maule



Astillero Constitución

Trabajo de la madera  
*Registro fotográfico archivo digital*  
*Biblioteca nacional*  
*y de autor*



Muelle fiscal de Valparaíso



Embarcación astilleros del Maule

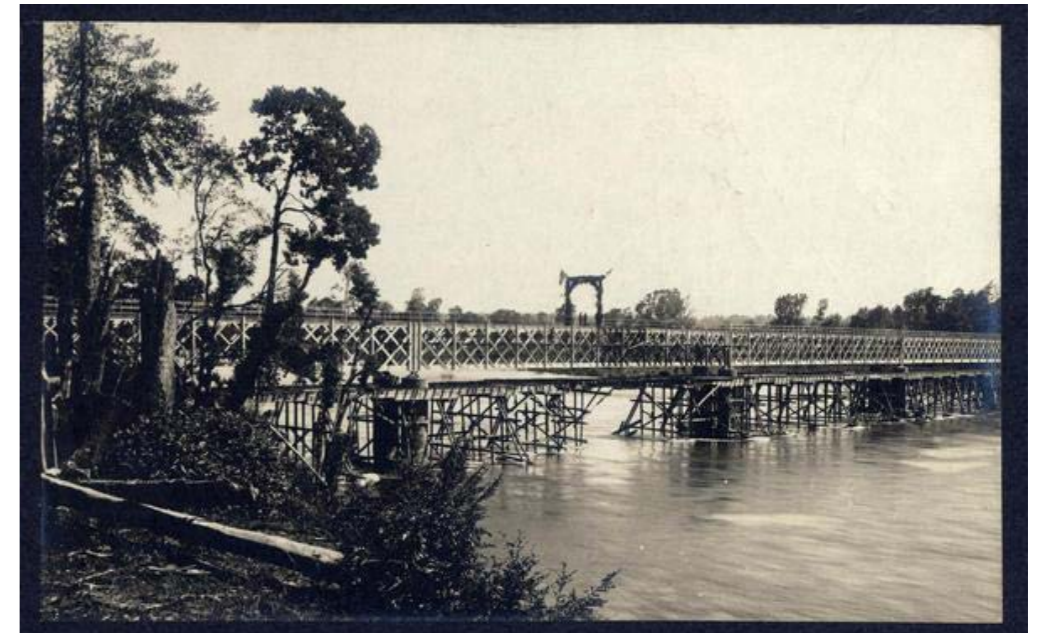


Estructura Chalupa  
*Exposición museo regional de Aysén*





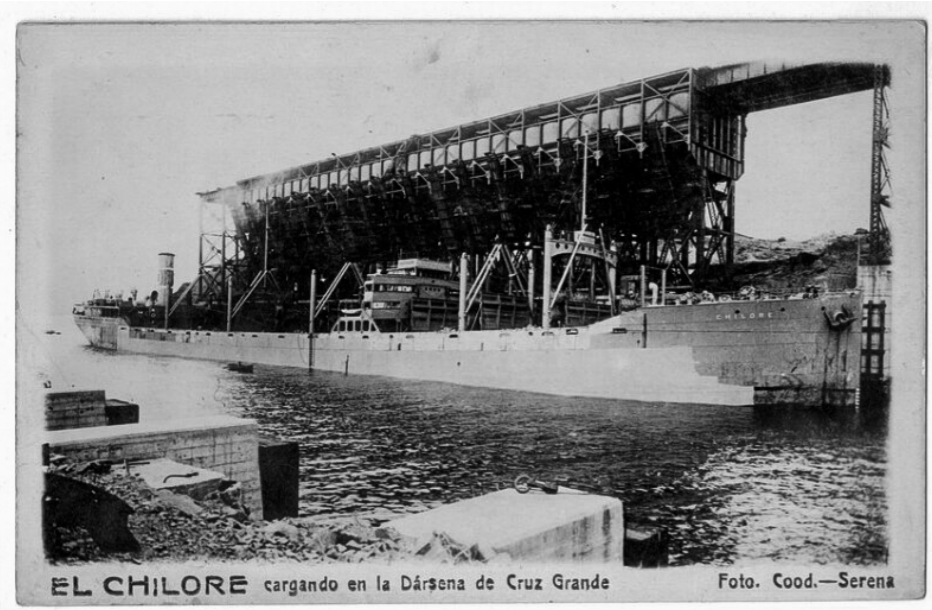
Estructura Chalupa  
Registro de autor,  
Exposición museo regional de Aysén



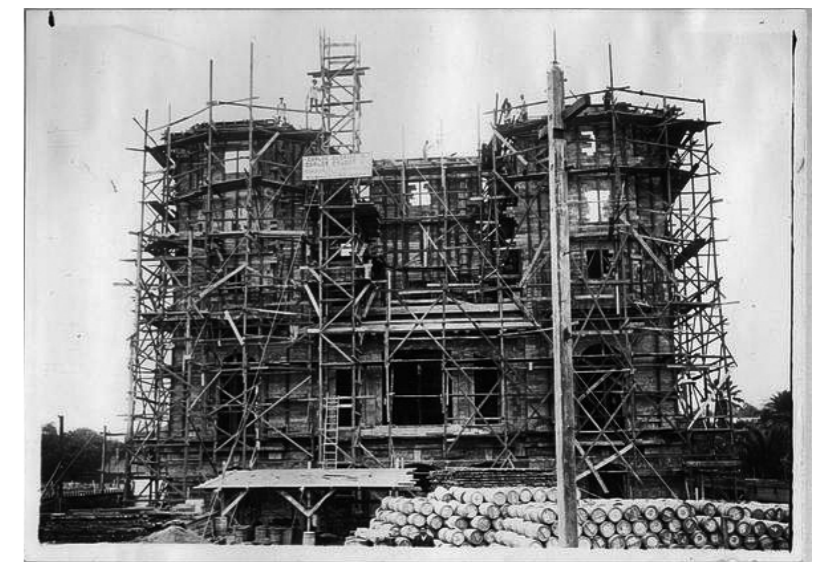
Puente sobre río Toltén  
Registro digital biblioteca nacional



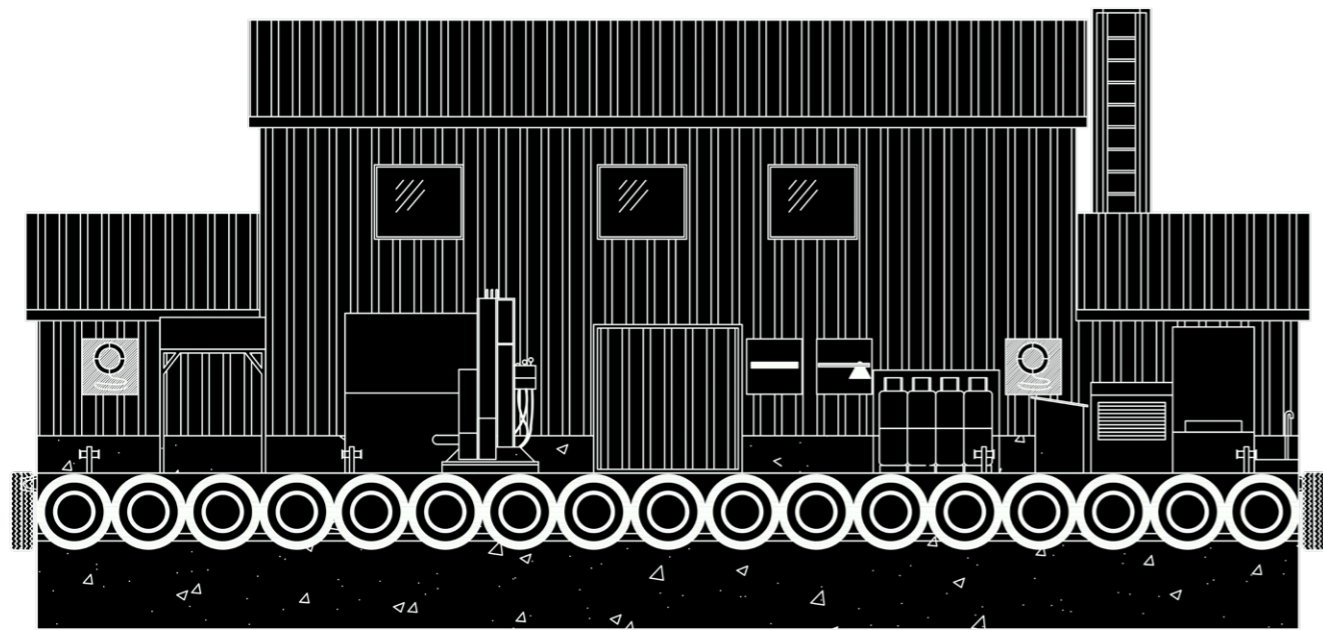
Galpón patagónico  
Registro digital biblioteca nacional



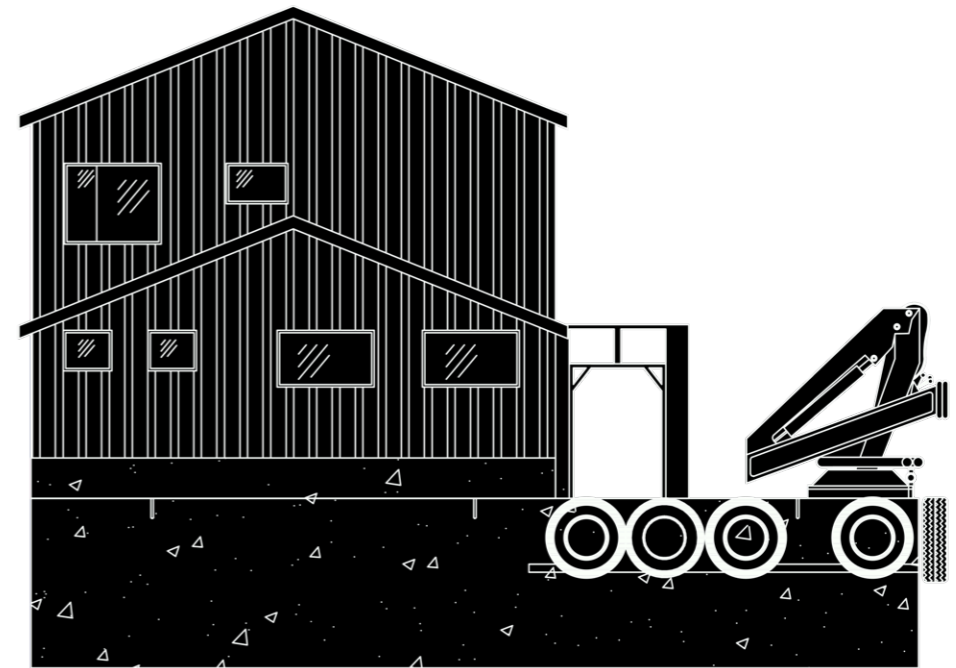
Dársena Cruz Grande  
Registro digital biblioteca nacional



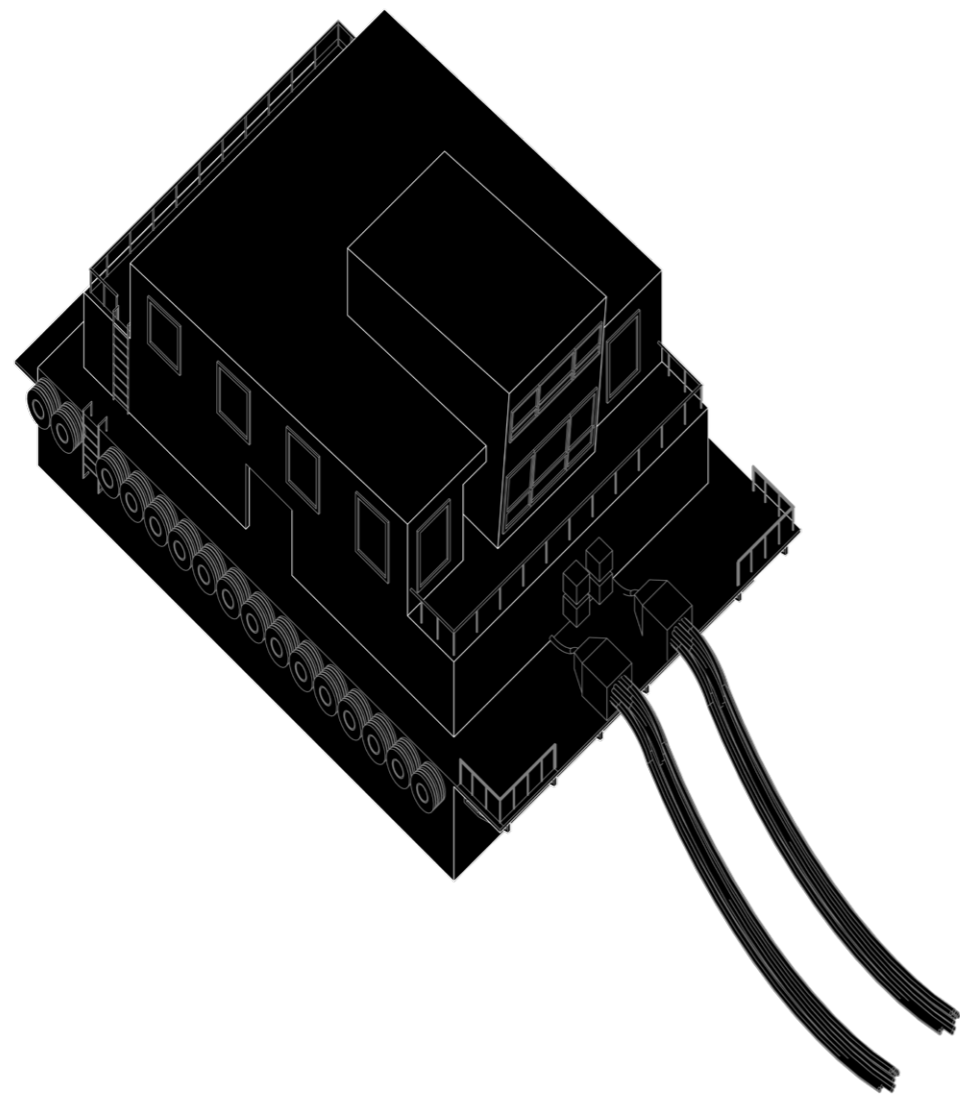
Costrucción Hotel Pacifico  
Registro digital biblioteca nacional



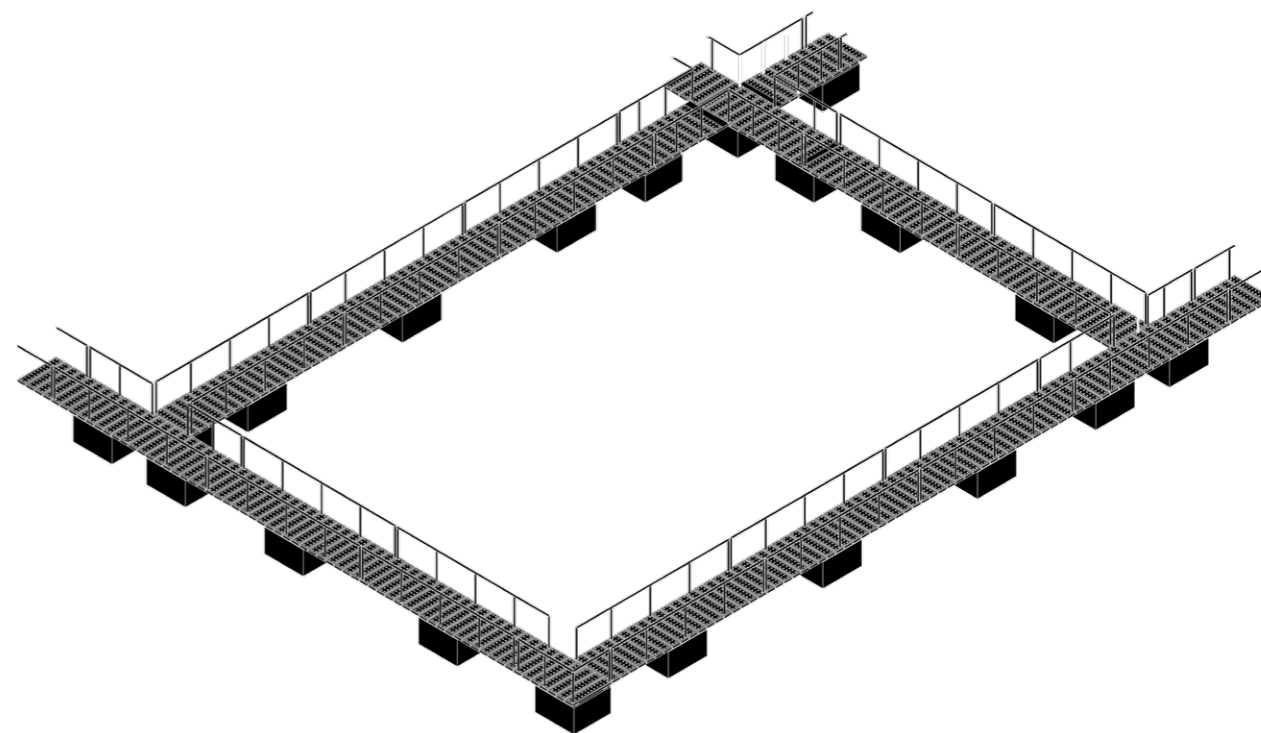
Elvación fachada principal Pontón genérico  
Elaboración de autor



Elvación fachada lateral Pontón genérico  
Elaboración de autor

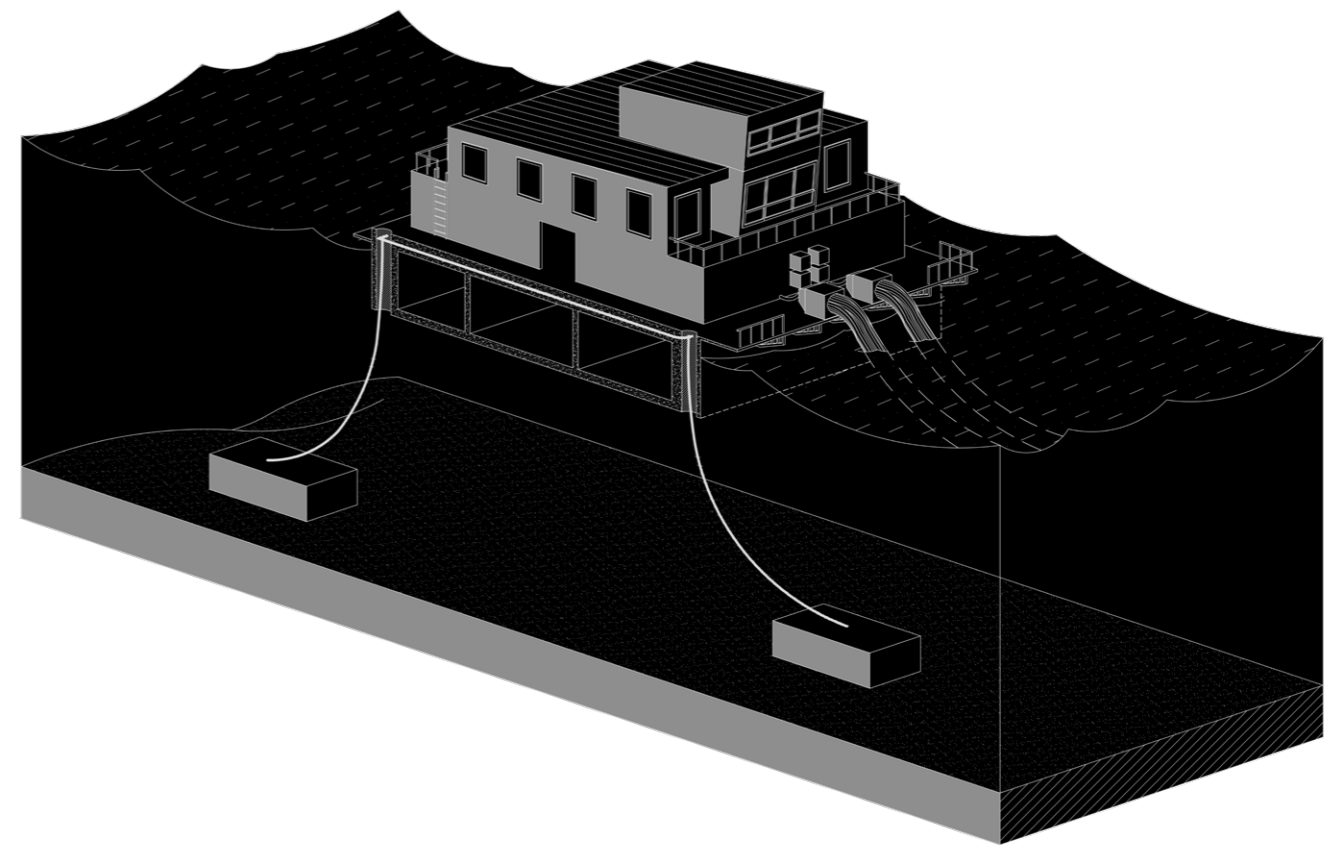


Pontón genérico  
Elaboración de autor

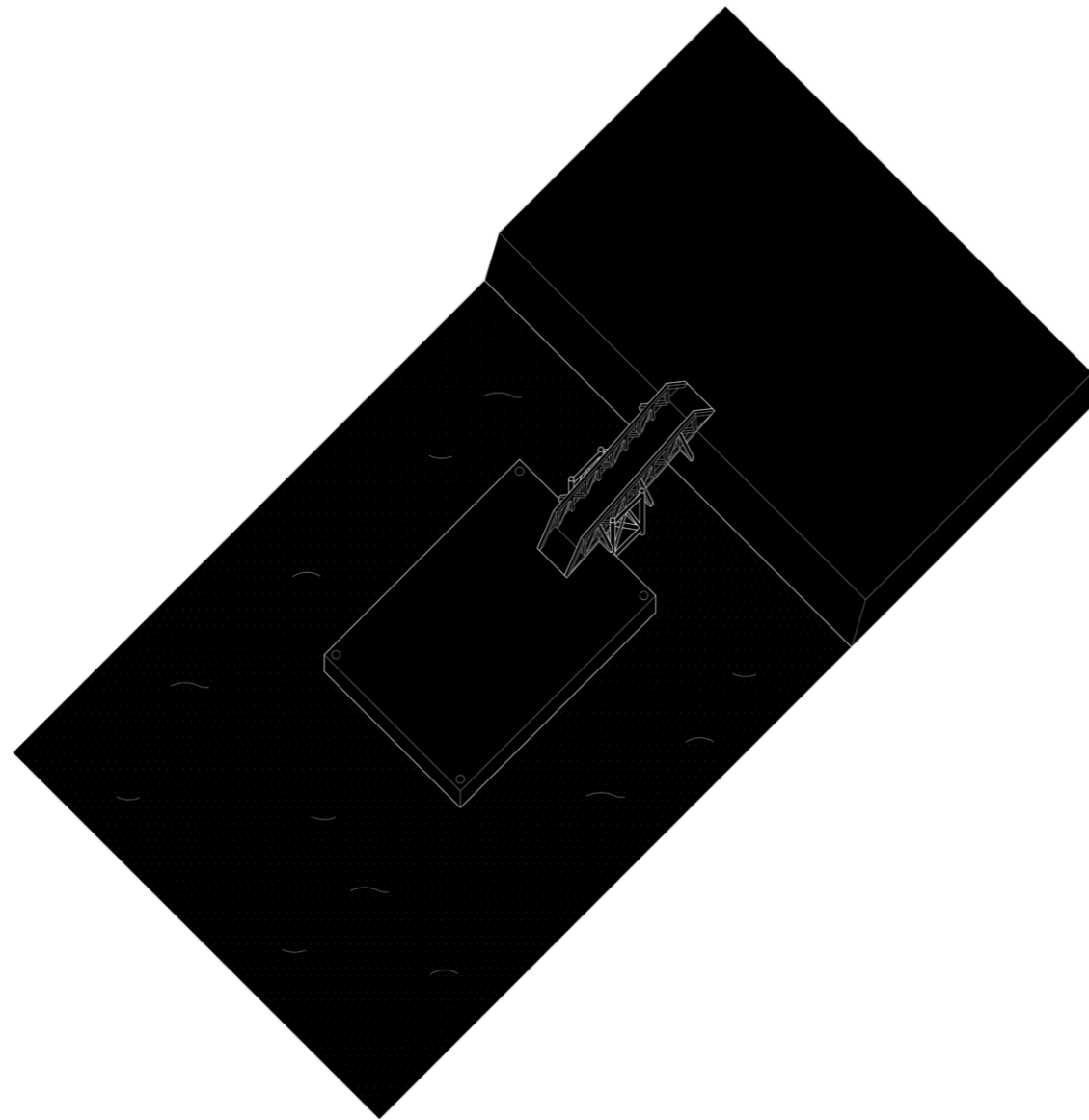


Jaulas  
Elaboración de autor

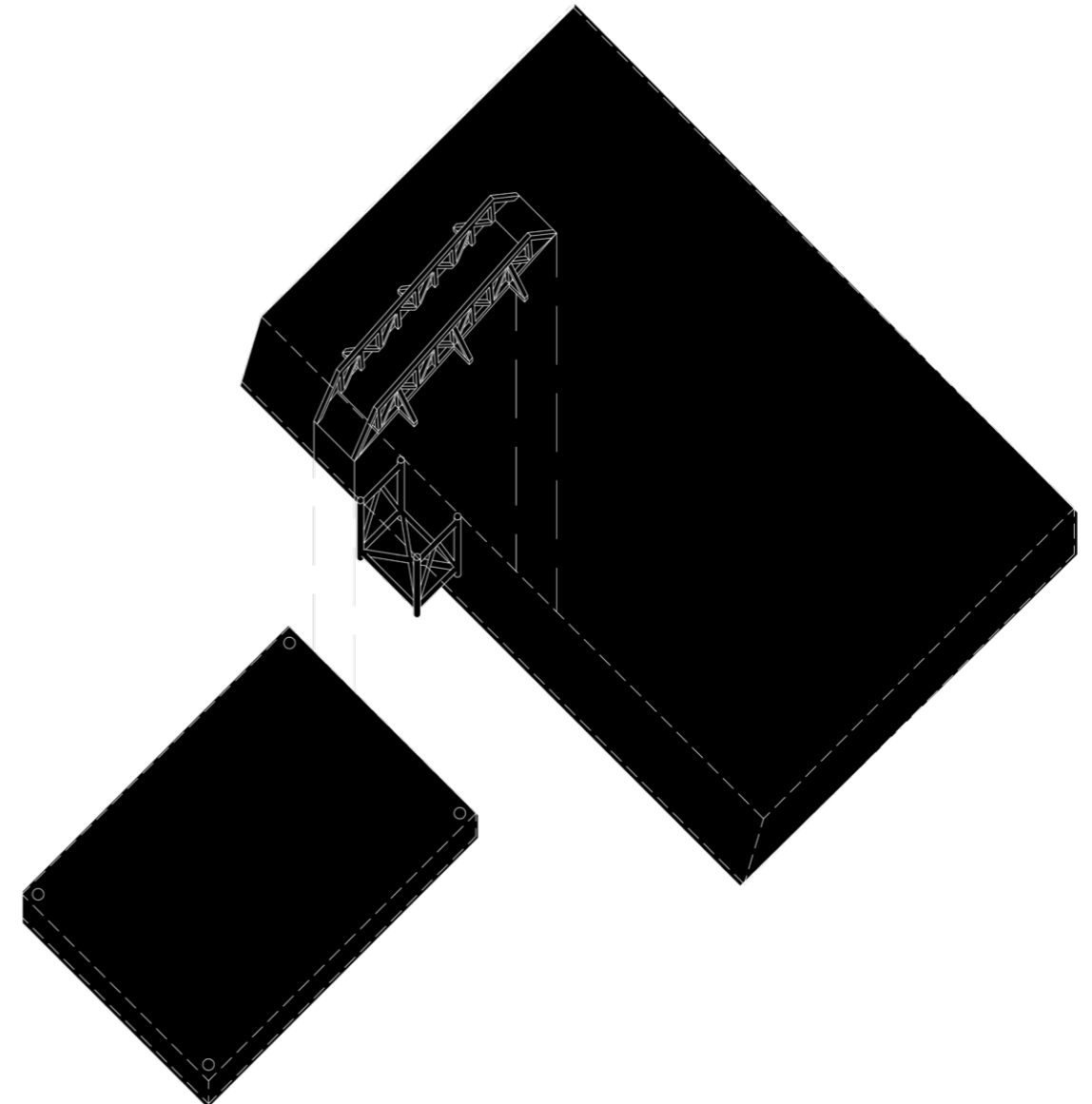




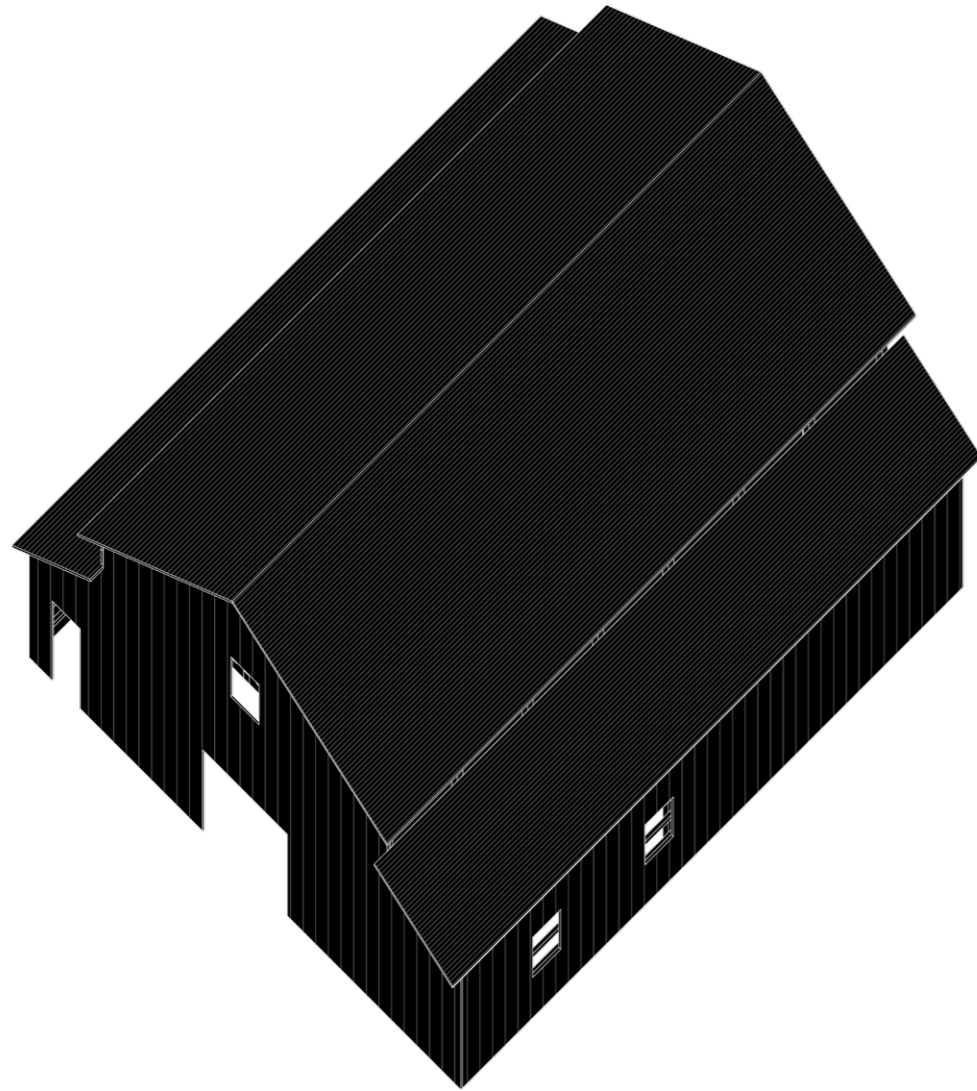
Corte esquemático sistema flotación y anclaje pontón genérico  
Elaboración de autor



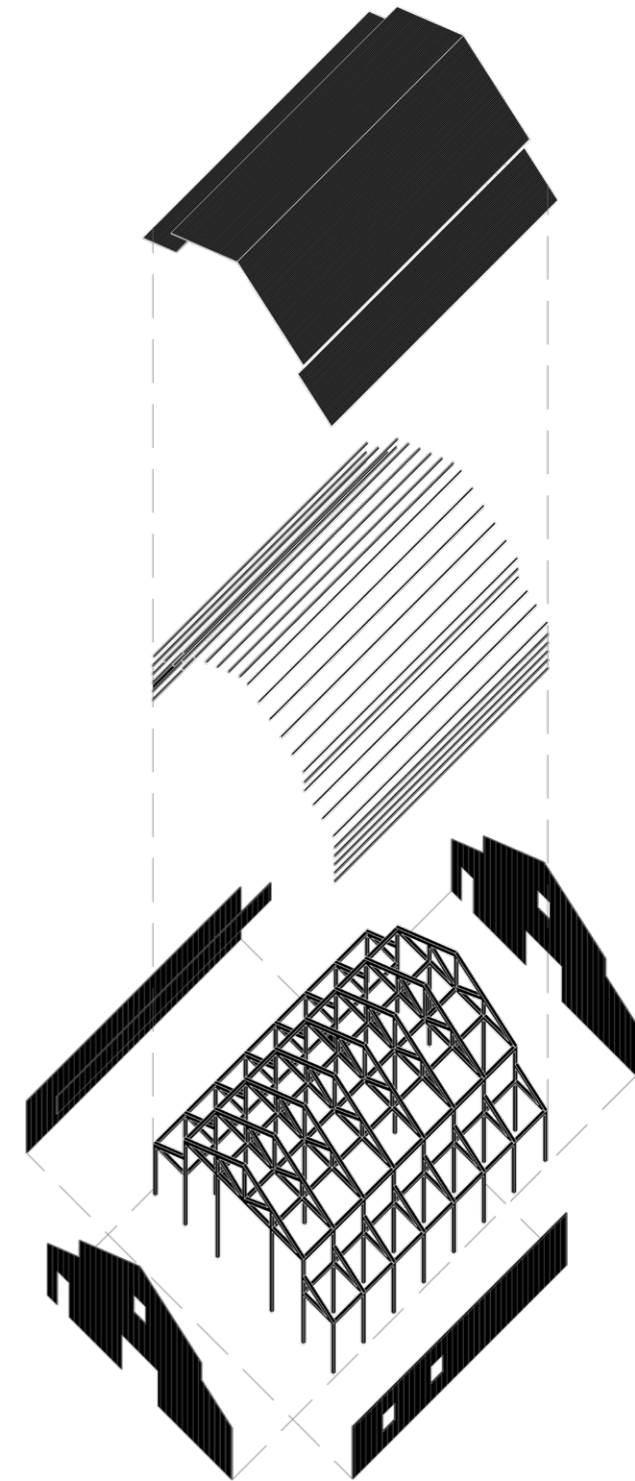
Rampa orilla de muelle  
Elaboración de autor



Explotada rampa orilla de muelle  
Elaboración de autor

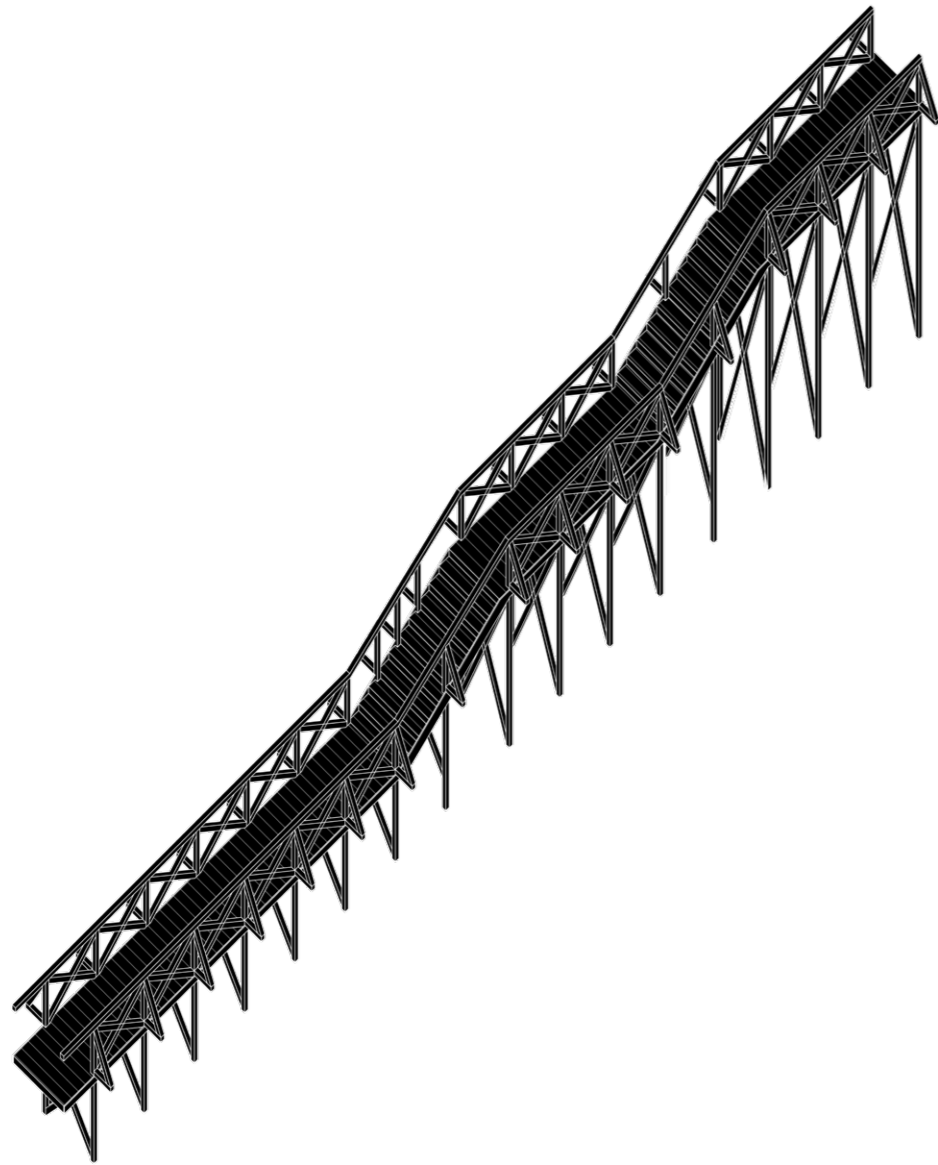


Galpón patagónico genérico  
Elaboración de autor

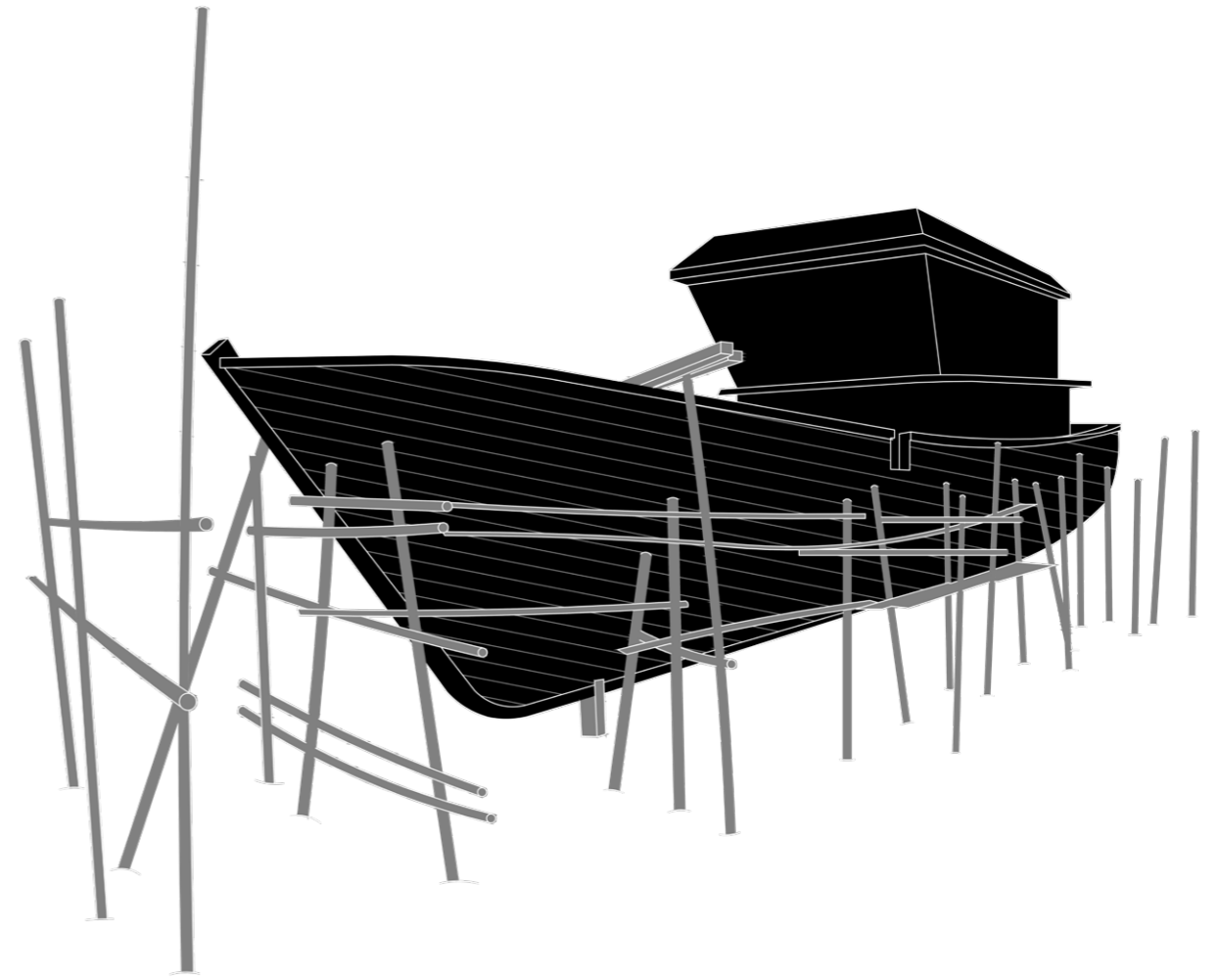


Explotada galpón patagónico  
Elaboración de autor





Escaleras Tortel  
Elaboración de autor



Dibujo embarcación en astillero  
Elaboración de autor



Salida al fiordo, frente al intermedio  
Registro fotográfico de autor

## .Construcción de un lugar:

Territorio y paisaje en disputa

La propuesta busca construir lugar desde sus intenciones con el paisaje.

Por una parte, el reconocimiento de un punto de posicionamiento específico en el territorio evidencia la voluntad por conquistar un espacio donde dos fuerzas opuestas están constantemente en disputa. Una ciudad fuera de contexto que pese a rendirse ante la majestuosidad de su entorno, no logra aprovechar categóricamente su encuentro con el río, símbolo importante de lo local.

La ubicación supone un manifiesto y una apuesta por el postergado diálogo entre Puerto Aysén y su paisaje.

Orden y caos.

A su vez, los vestigios ocultos de lo que alguna vez existió también nutren la reconstrucción de lugar a través de la propuesta. La recuperación de elementos, actividades y atmósferas que formaron parte del antiguo puerto embarcadero y también de la cultura local, se establecen como fundamentos para darle sentido al proyecto en su búsqueda por pertenecer y representar la identidad de Puerto Aysén desde la experiencia de habitar.

La arquitectura se reconoce como una invitación a recorrer el intermedio desde una experiencia que explora el pasado y sale al encuentro de su paisaje, considerando tanto sus bondades como sus accidentes.



Intermedio  
Registro fotográfico de autor



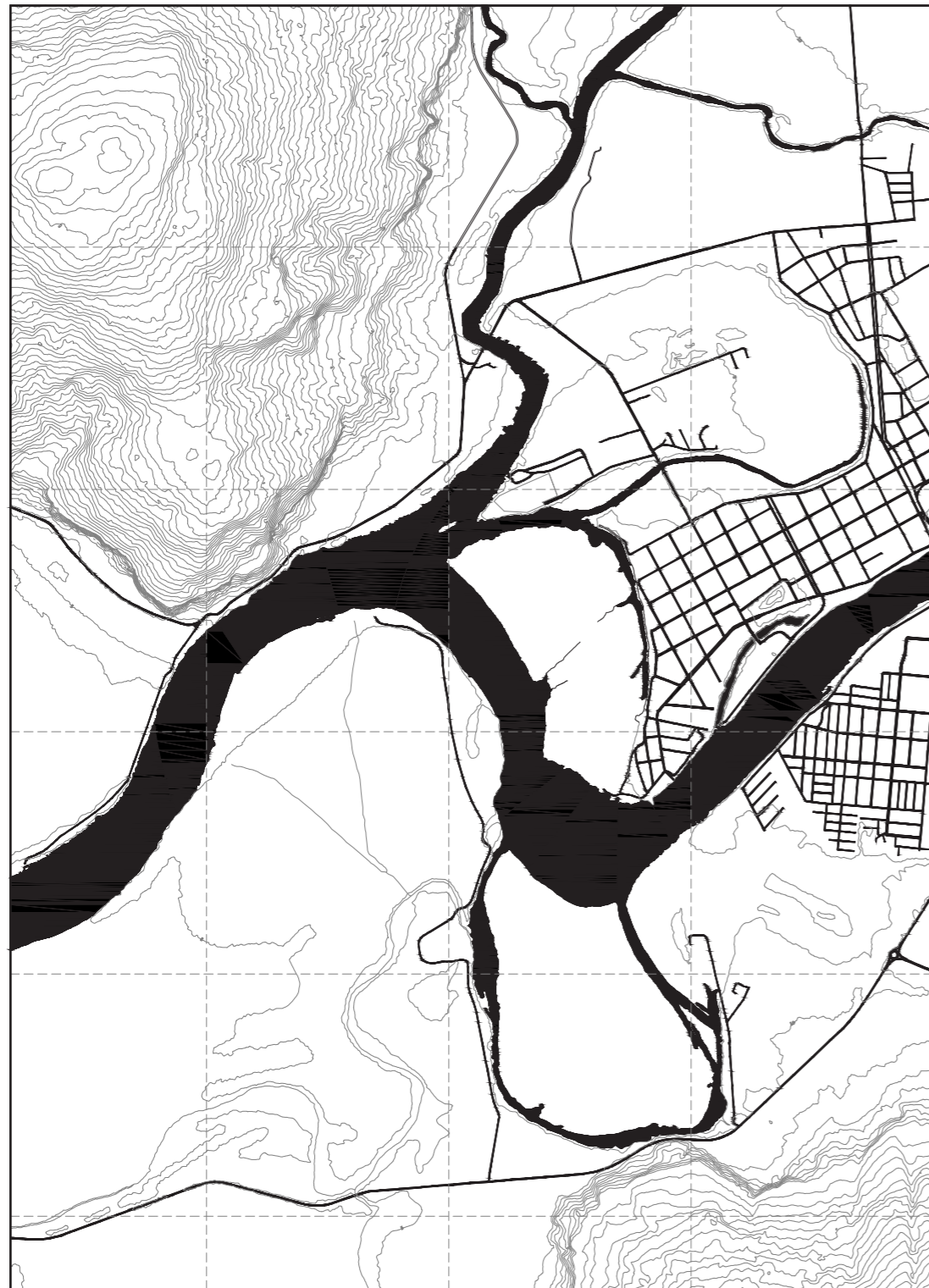
Intermedio  
Registro fotográfico de autor





Intermedio  
Registro fotográfico de autor

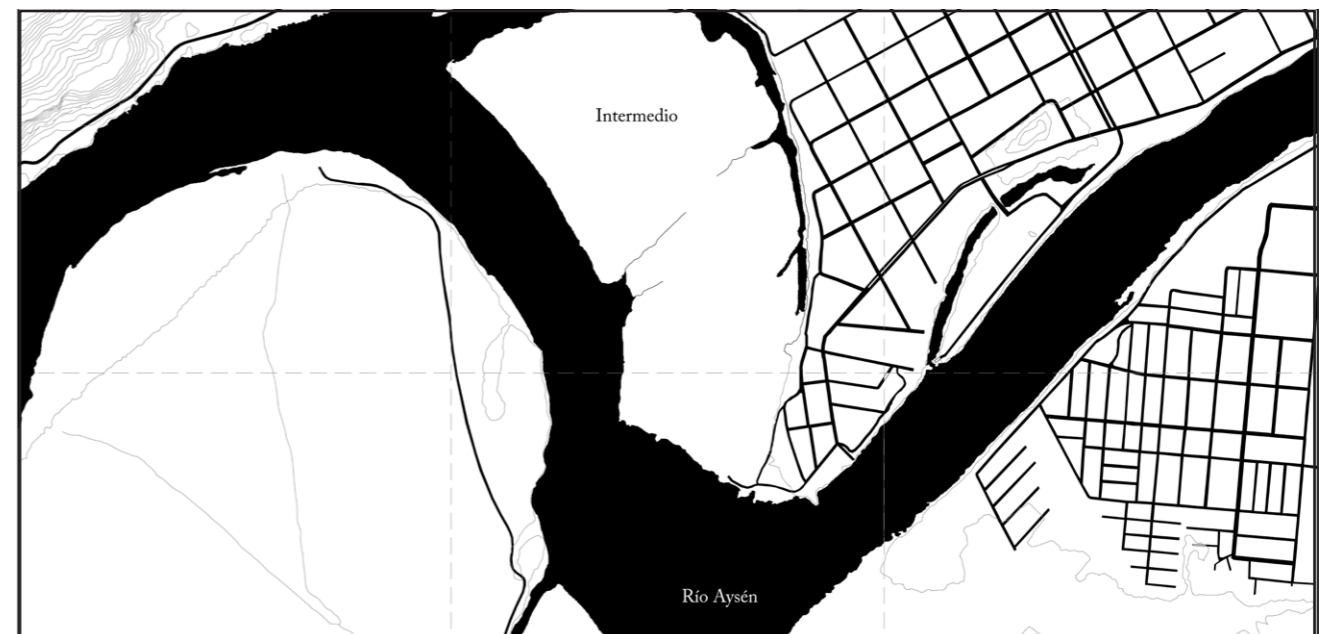
Intermedio  
Registro fotográfico de autor



100 m 500 m 1 km



Intermedio  
Registro fotográfico de autor



IV.





Vista aérea ubicación proyecto, Puerto Aysén  
Elaboración de autor

## .Metodología e intervención

### La línea; no artefacto, paisaje

Como primera decisión se proyecta una línea recta desde la avenida principal de la ciudad, adoptándola como forma primaria. Se reconoce en la línea la expresión geométrica de un objetivo principal del proyecto, prolongando este elemento desde el orden del damero hacia el intermedio, forzando de alguna manera el diálogo desde la forma y sometiendo a crisis de alguna manera los métodos convencionales a través de los que Puerto Aysén ha trabajado su límite con el maritorio.

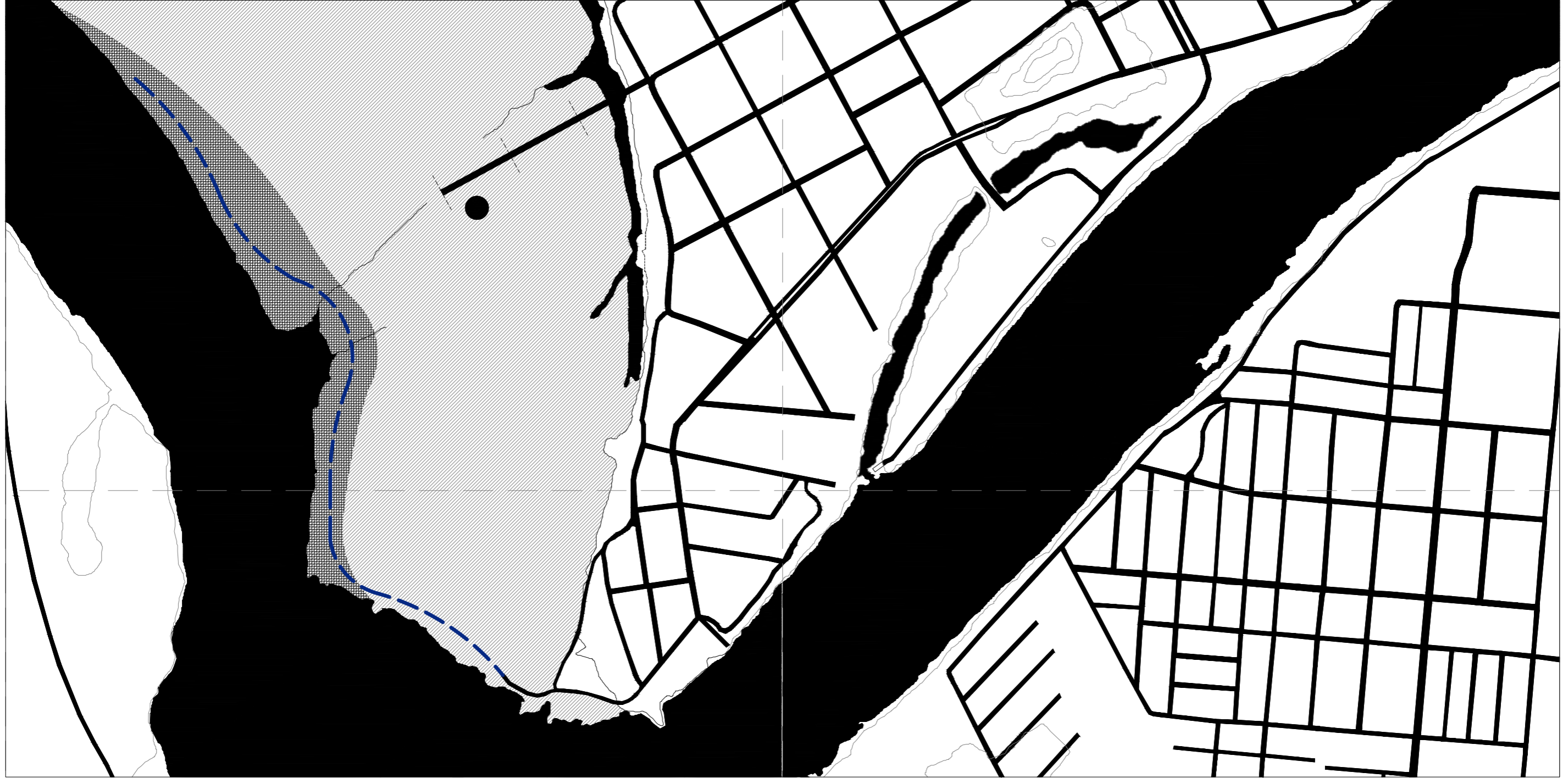
La forma existe en función de la experiencia real, por lo que la línea se extiende hasta alcanzar un equilibrio estimado entre la distancia necesaria para alcanzar el intermedio, un tamaño adecuado para dialogar en una misma escala con el paisaje y una longitud prudente para no ser marginada del entorno urbano. Todo bajo la premisa de ser entendida como un híbrido entre paisaje y ciudad.

No como artefacto.

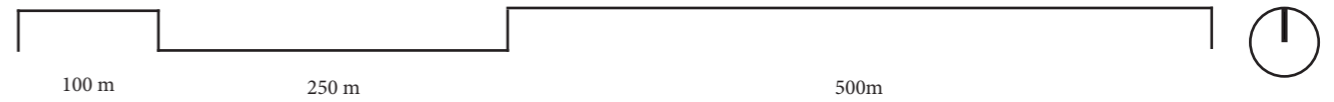
Además, si se proyecta la barra hacia su encuentro con el río, se reconoce la conexión con un borde del río que efectivamente es habitado por los habitantes de la ciudad cuando las condiciones climáticas así lo permiten, utilizando como trayectoria para llegar un punto algo desentendido de la trama urbana y alejado del centro.

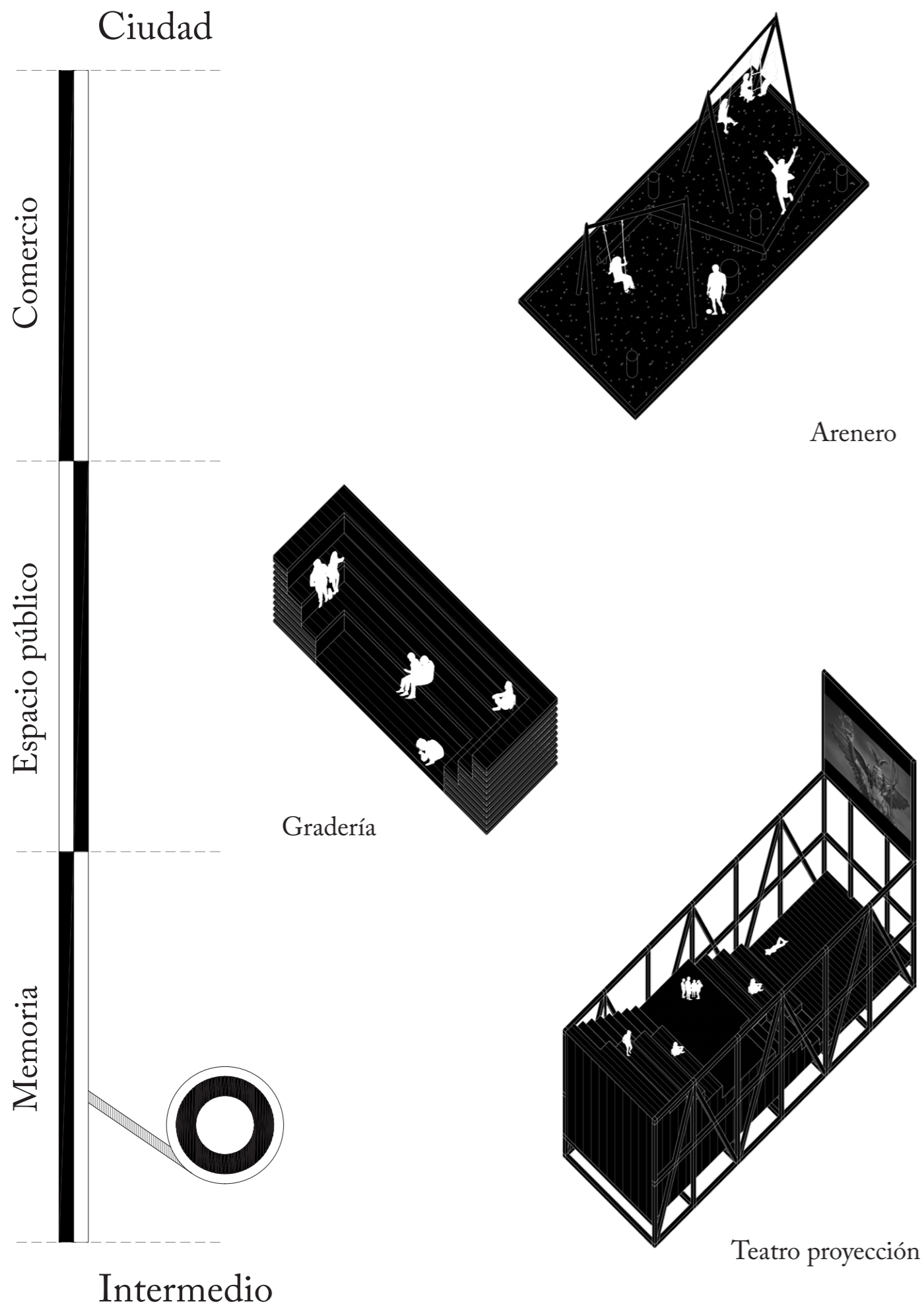
Las condiciones del intermedio y el objetivo de consolidar el diálogo a través de arquitectura con el paisaje suponen el desafío de que la propuesta sea sustentada por los accidentes del lugar. Que las inundaciones y la presencia del agua en general tallaran y empaparan distintos aspectos del diseño del proyecto. Por lo que se propone un hecho simbólico dentro del proyecto, el que a modo de remate, marca un destino y un propósito en la línea.

Un volumen flotante aguarda al final del tramo. Como una embarcación amarrada esperando la vuelta a navegar, el cuerpo acompaña la barra como la nave al muelle. A merced del maritorio y al antojo de la marea, en una larga espera expuesta a la deriva, pero siempre anclada a la orilla.



--- Comportamiento actual habitantes





La importancia del puerto durante la época fundacional trasciende los intereses económicos y territoriales, marcando un punto clave en la trama urbana en torno al que se desarrollaban actividades que llenaban de vida a la comunidad. Con la llegada de cada embarcación no sólo venían pasajeros y productos, sino que junto con los grandes vapores también llegaba una especie de celebración y bienvenida que congregaba a gran cantidad de habitantes en torno al comercio, la música de la banda de carabineros, la visita y el reencuentro entre pasajeros con ayseninos.

Es desde la antigua identidad del puerto y su vínculo con la comunidad, desde donde se desprende una batería temática posible de programas que nutren el proyecto en su extensión.

La barra se propone como un espacio versátil donde los programas se desenvuelven en torno a temáticas que responden a 3 tramos.

En el primer tramo se propone una temática ligada al comercio, siendo la más funcional dada su proximidad con el entorno urbano. Aquí la proyección de la calle se extiende en altura por sobre un pequeño brazo del río, abriendo la oportunidad a que el comercio ambulante y artesanos encuentren refugio en distintos módulos dispuestos en torno al acceso y un primer núcleo de conexión vertical que conecta la ciudad con el intermedio.

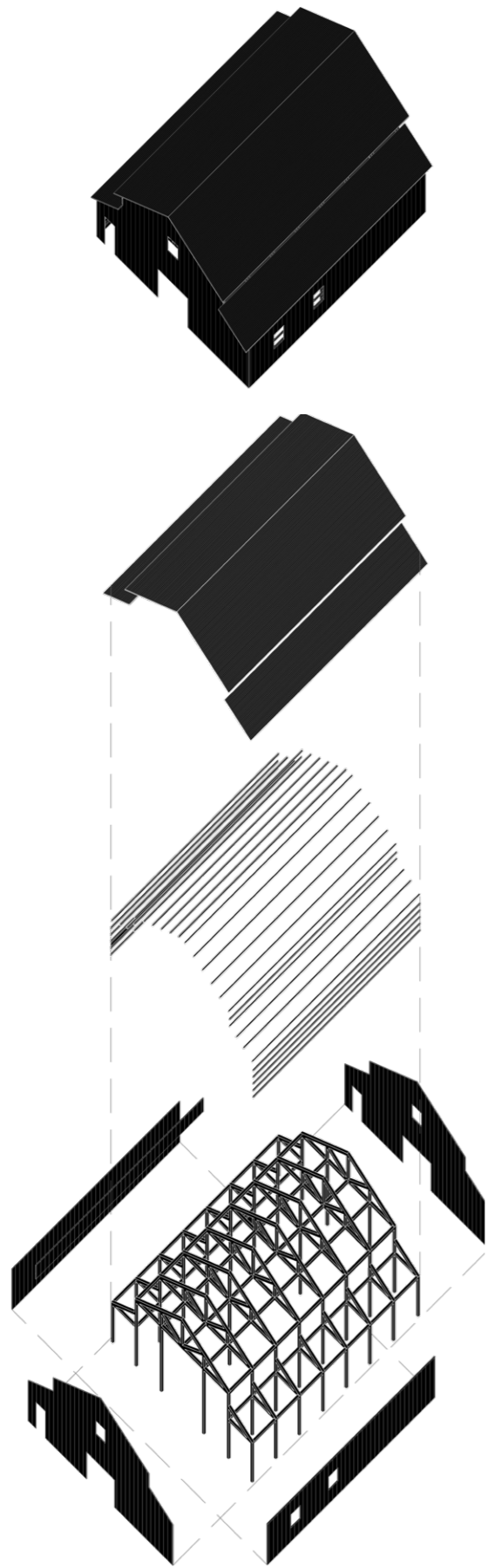
El segundo tramo se plantea como una invitación a experimentar el intermedio desde una plataforma que responde al uso de espacio público. Conexiones verticales promueven el descubrimiento del reverso de la barra en su extremo inferior y también proponen puntos miradores en su extremo más alto. Perforaciones a la barra dan cuenta de plataformas flotantes que, sujetas a la variación del agua, modifican el recorrido y complementan la forma total del proyecto, lo que sumado a dos grandes brazos que salen a buscar el territorio intermedio, constituyen el conjunto de elementos secundarios flotantes que activan este tramo de la propuesta.

Plazas, areneros, juegos infantiles, reposeras, mudrooms, escenarios y mobiliario componen la batería de posibilidades programáticas que articulan este tramo de la barra.

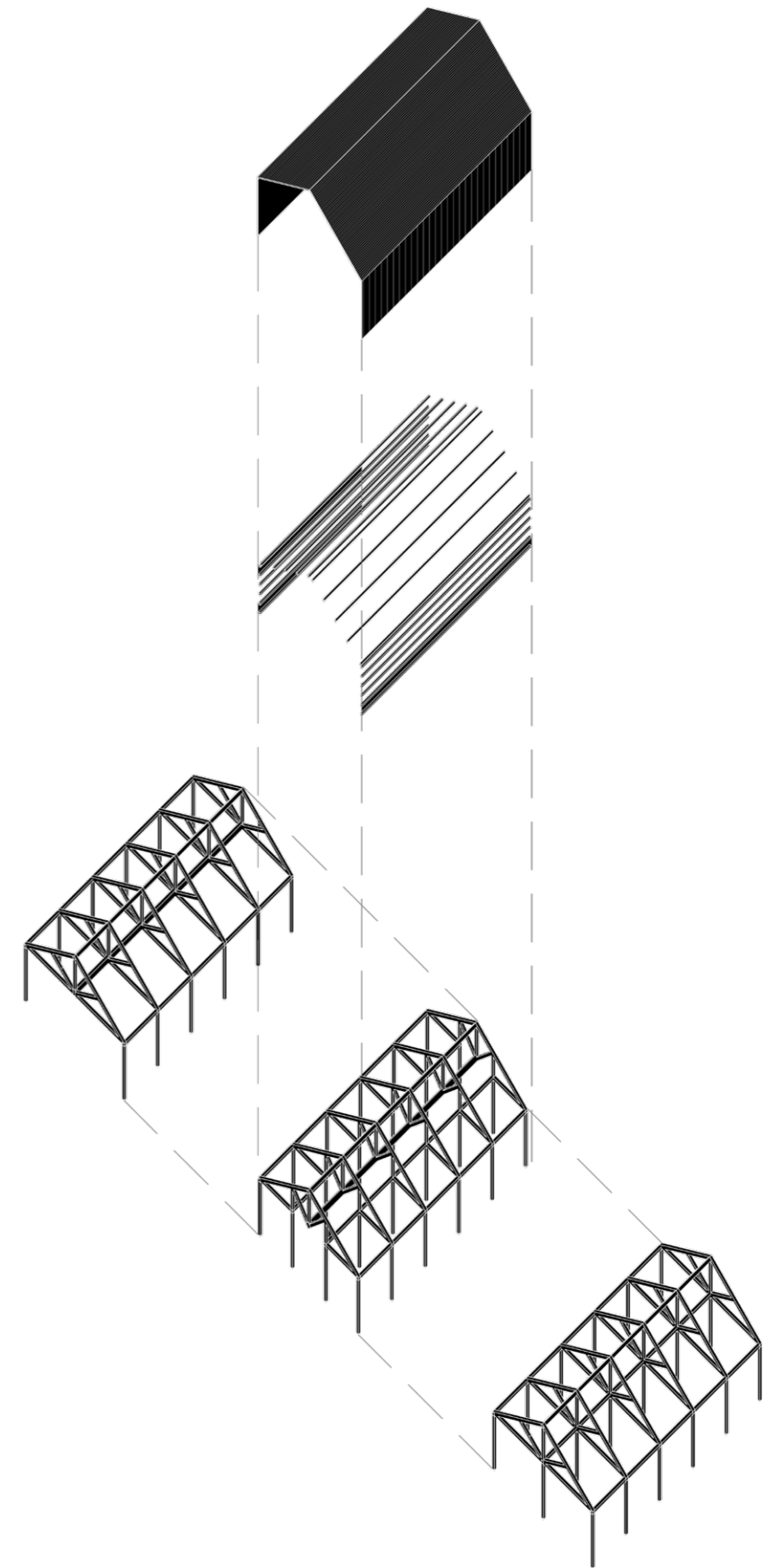
El tercer tramo se enmarca en la temática vinculada a la recuperación de la memoria. Aquí la presencia de un elemento rompe con la linealidad del proyecto, el que a modo de remate se desprende de la barra con dirección hacia un punto importante del río. Este cuerpo flotante acoge el programa de museo, representando un polo donde se exponga la importancia histórica del lugar y del proyecto.

El último tramo de la barra propone una batería de programas complementarios al museo y al tramo anterior, generando dentro del mismo clima de espacio público, elementos para compartir la herencia naviera y la identidad portuaria de la ciudad.

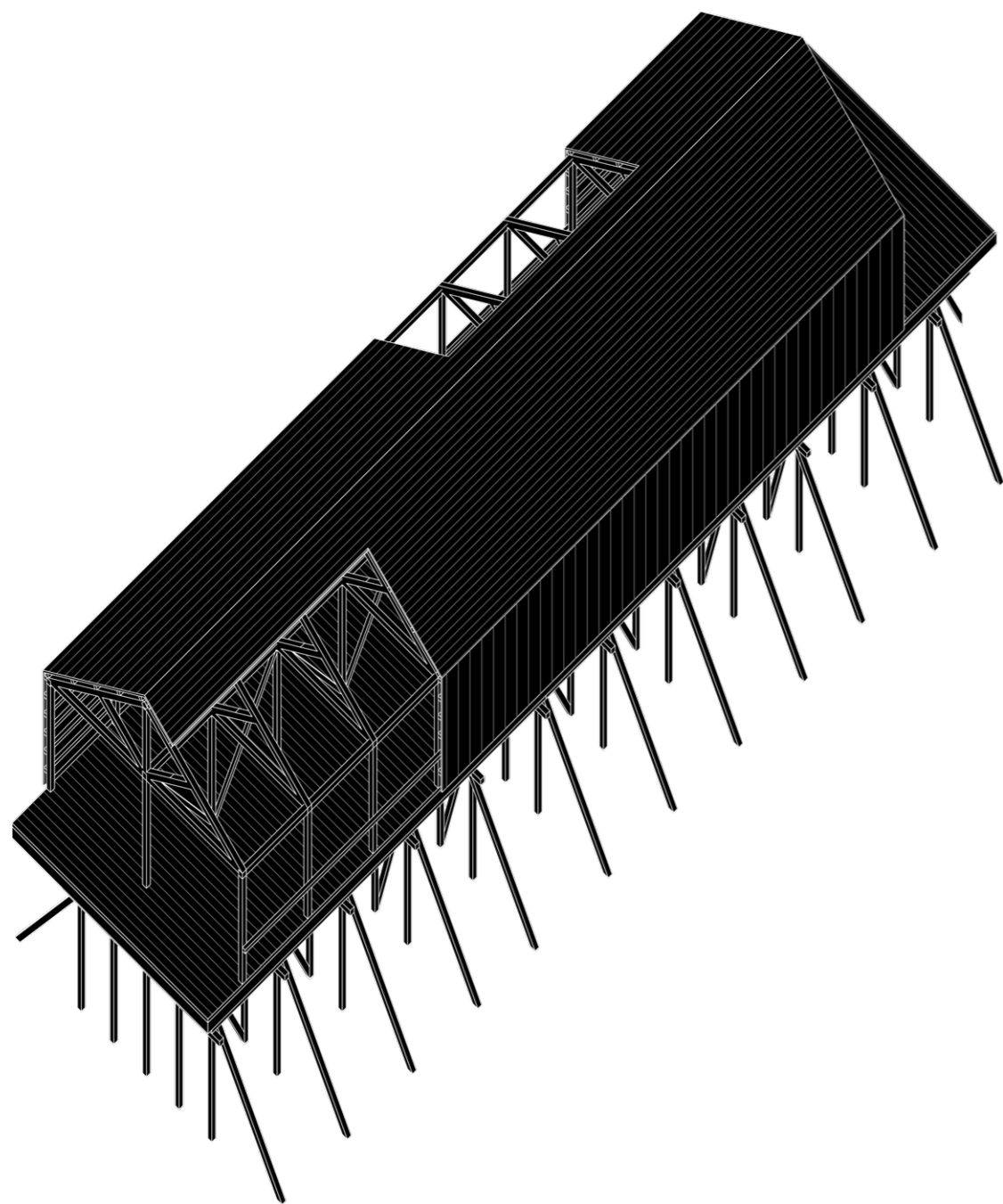




Galpón patagónico



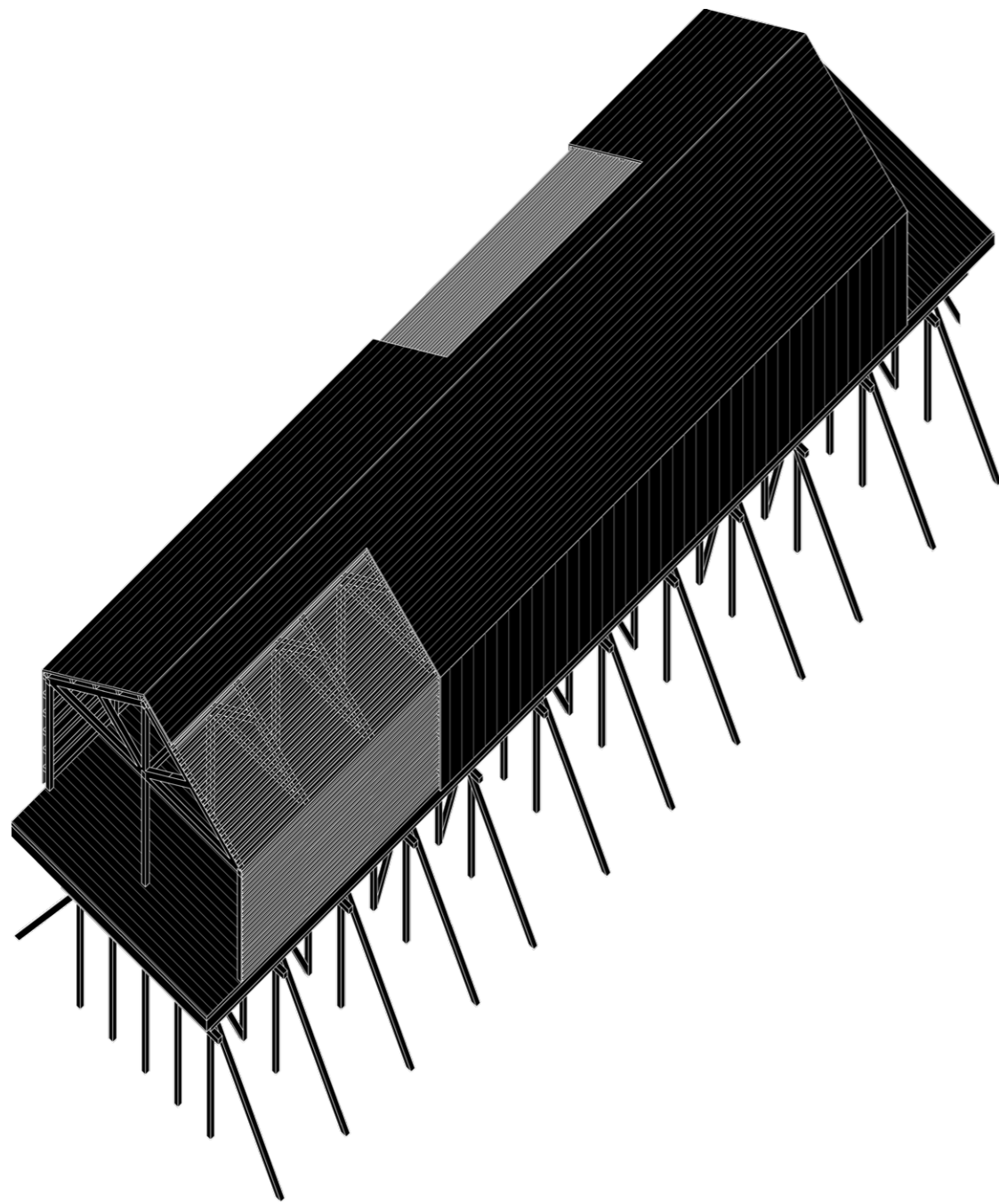
Cubierta proyecto



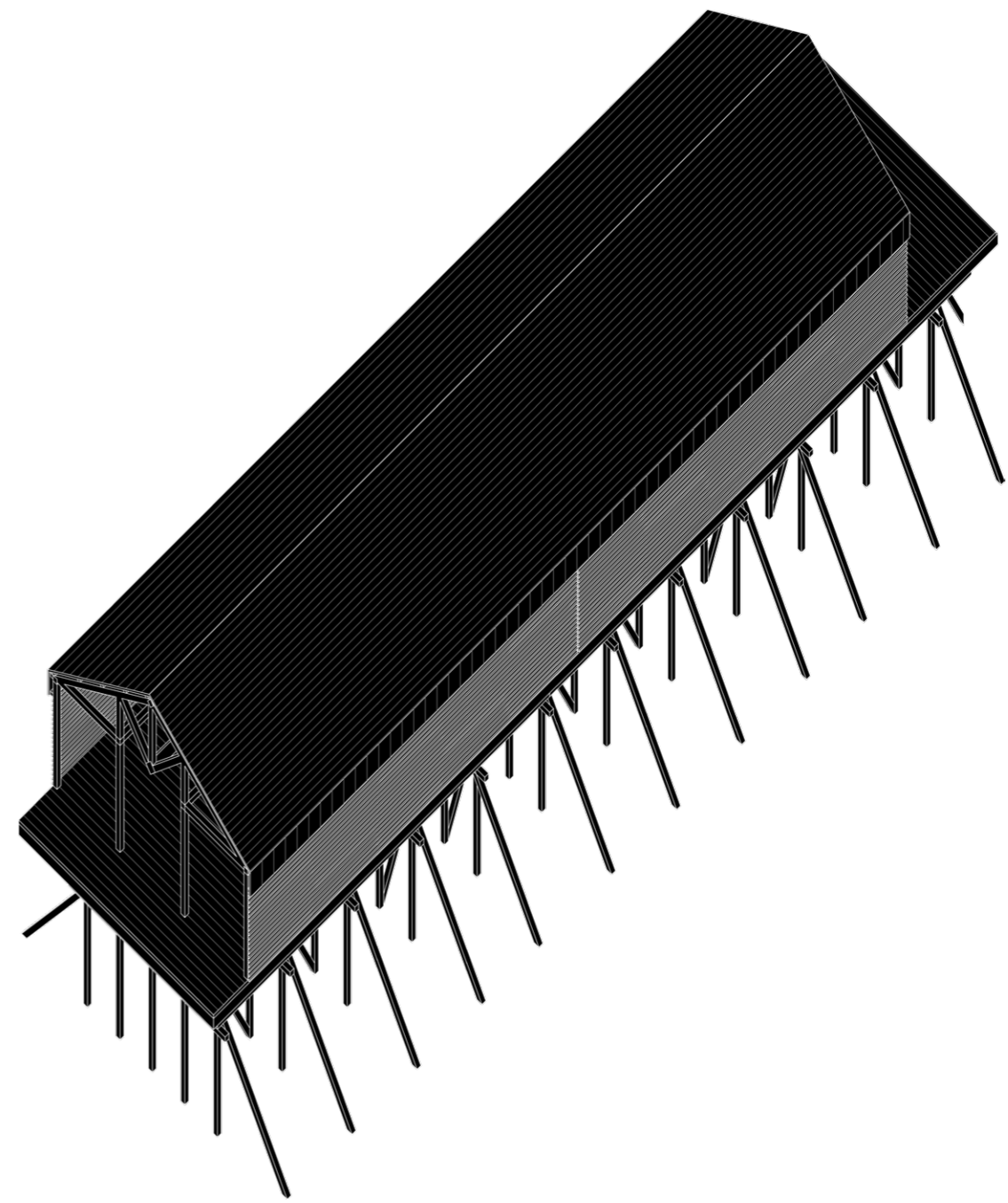
Variable cubierta & estructura 1

El proceso de diseño encuentra sus raíces en lo local y propone en cierta medida un ejercicio de mimesis.

Cada parte del proyecto nace y se nutre desde la experiencia de distintos símbolos que van construyendo un legajo y trasfondo material que busca construir un relato sensible con el paisaje y rescatar algunos aspectos de la cultura de Puerto Aysén.

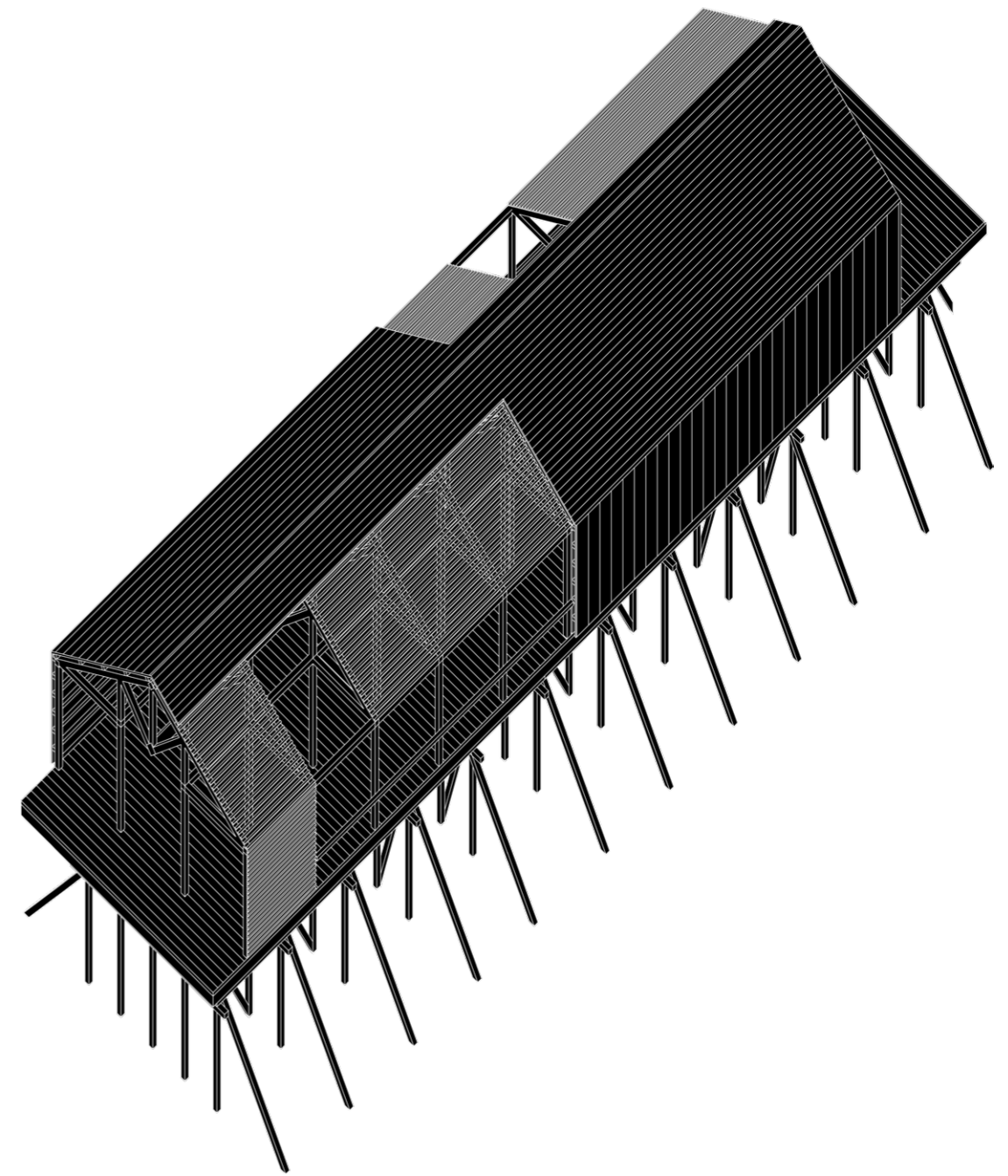


Variable cubierta & estructura 2

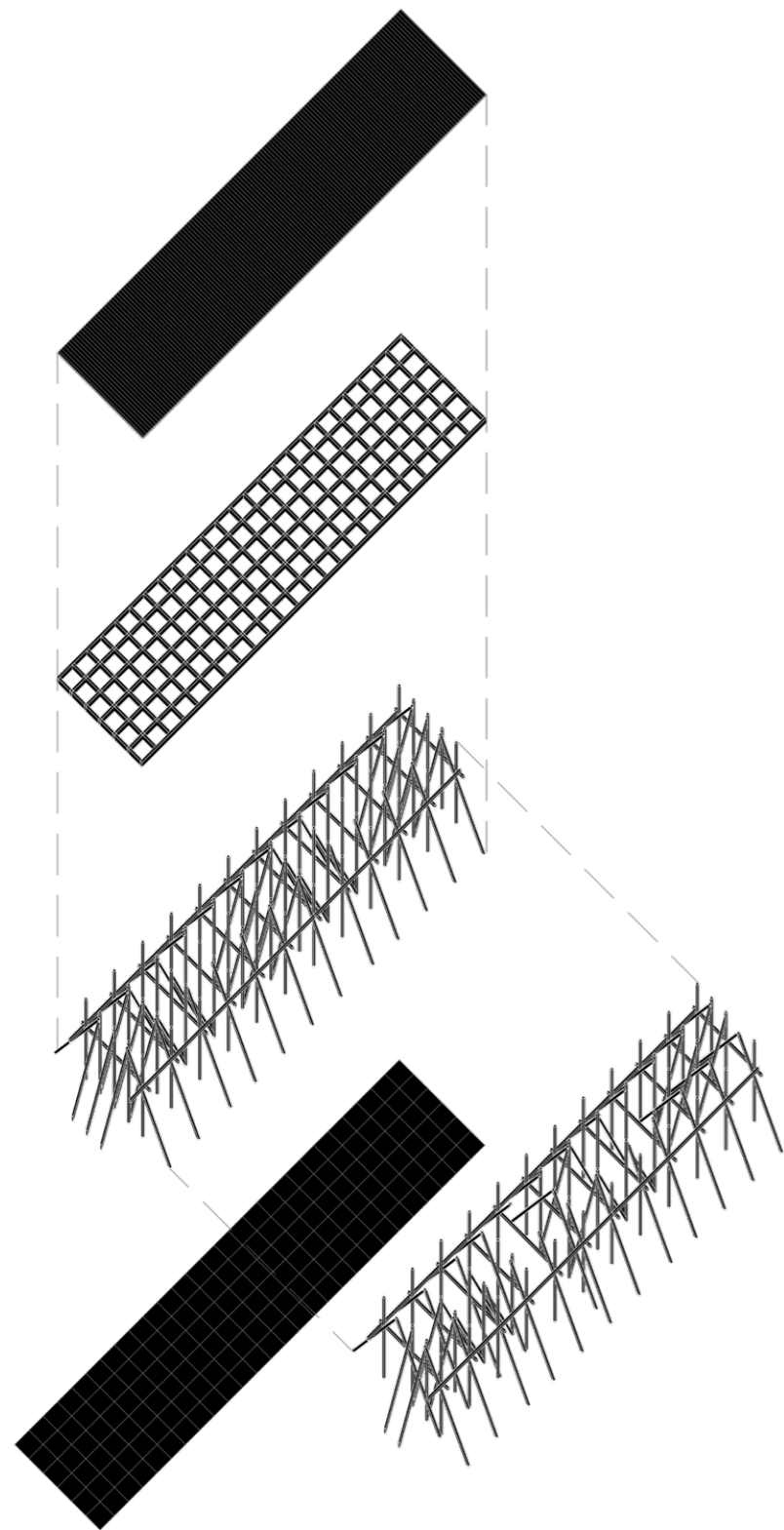


Variable cubierta & estructura 3

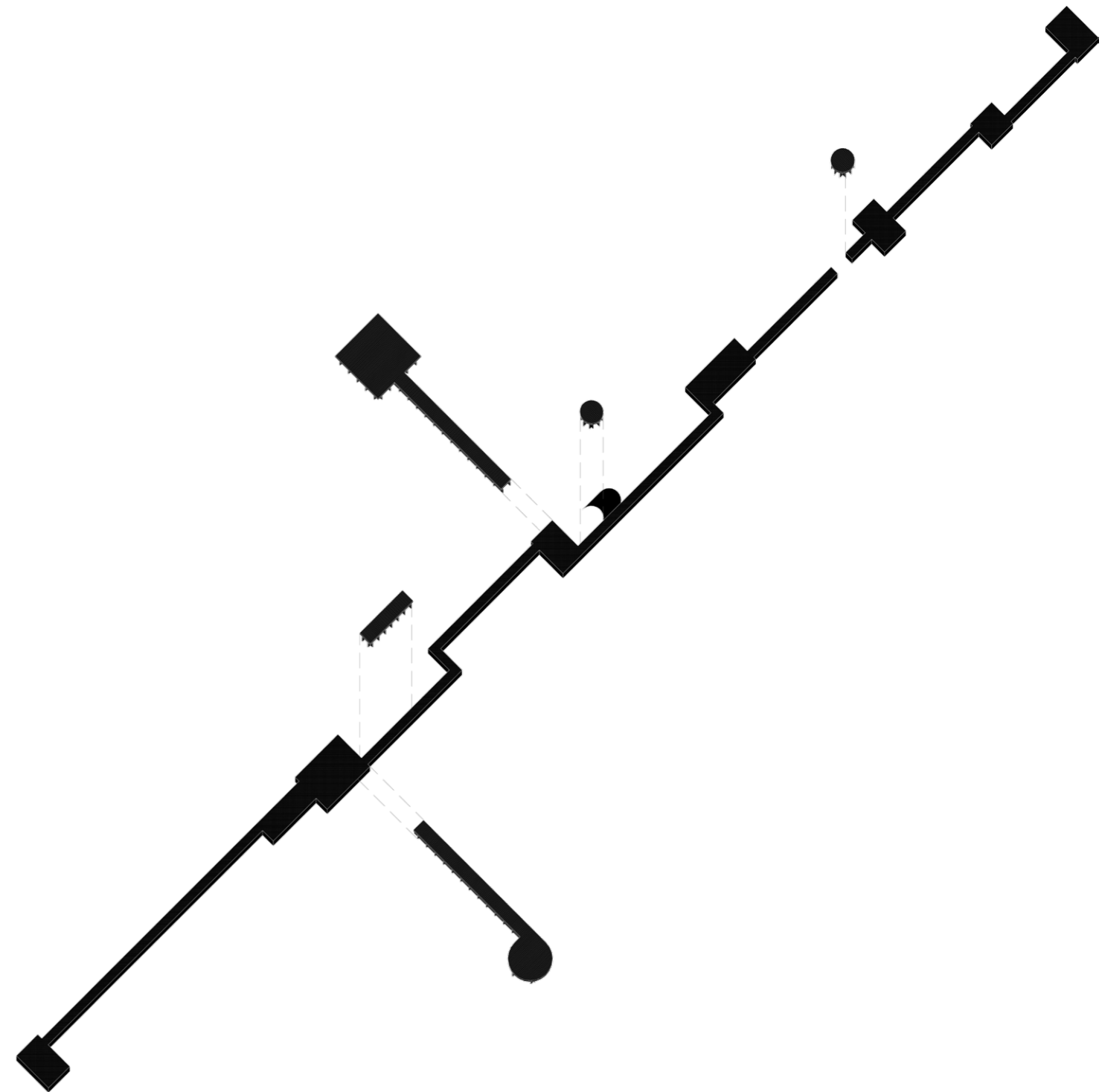




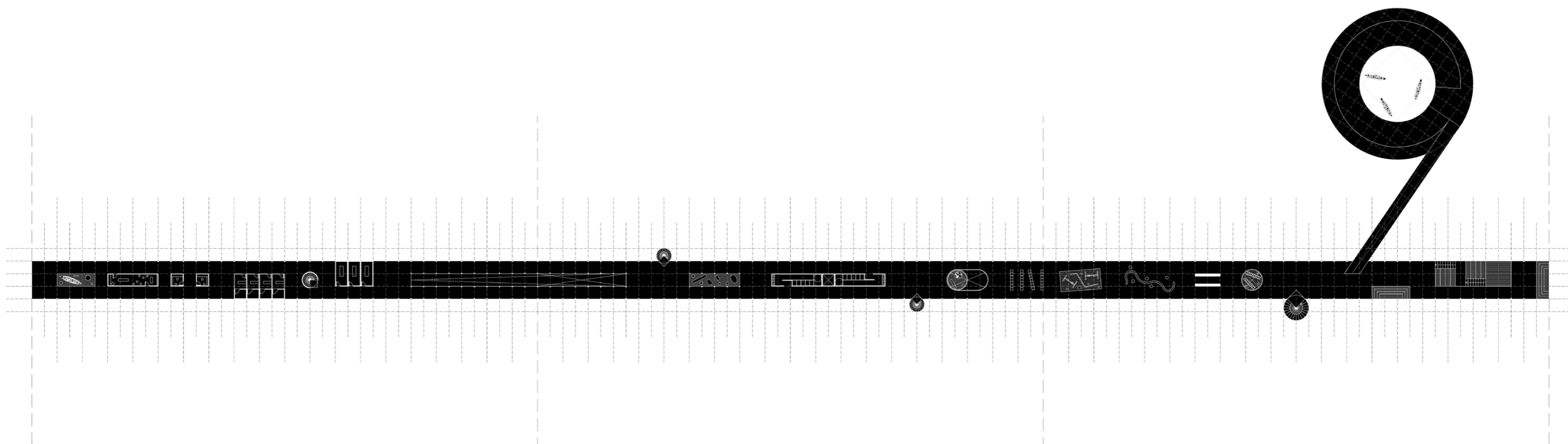
Variable cubierta & estructura 4



Explotada pasarela

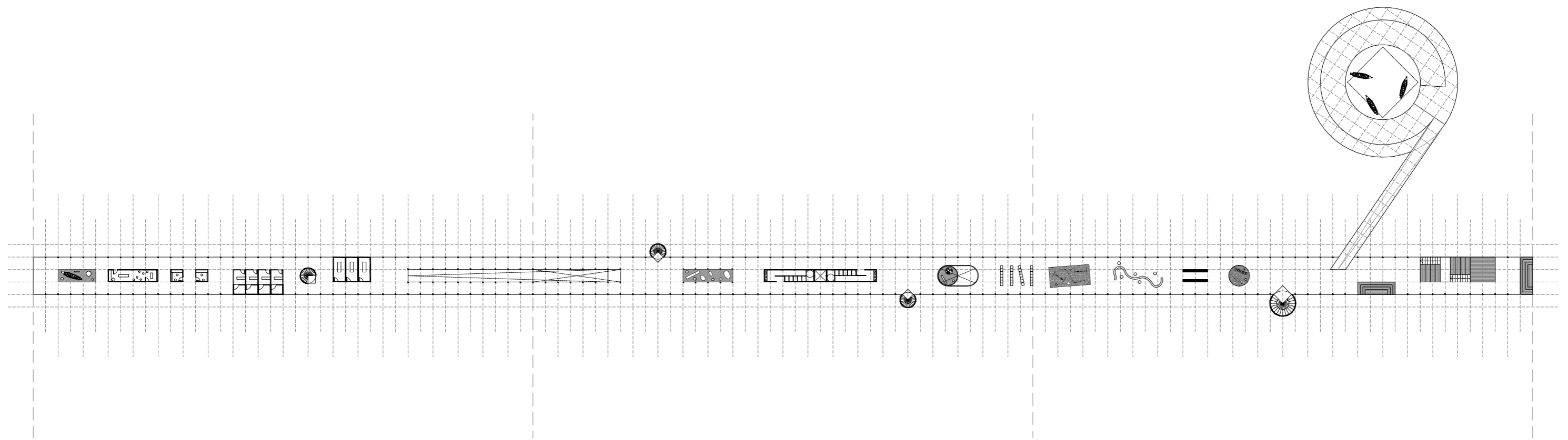


Circulación inferior + elementos flotantes

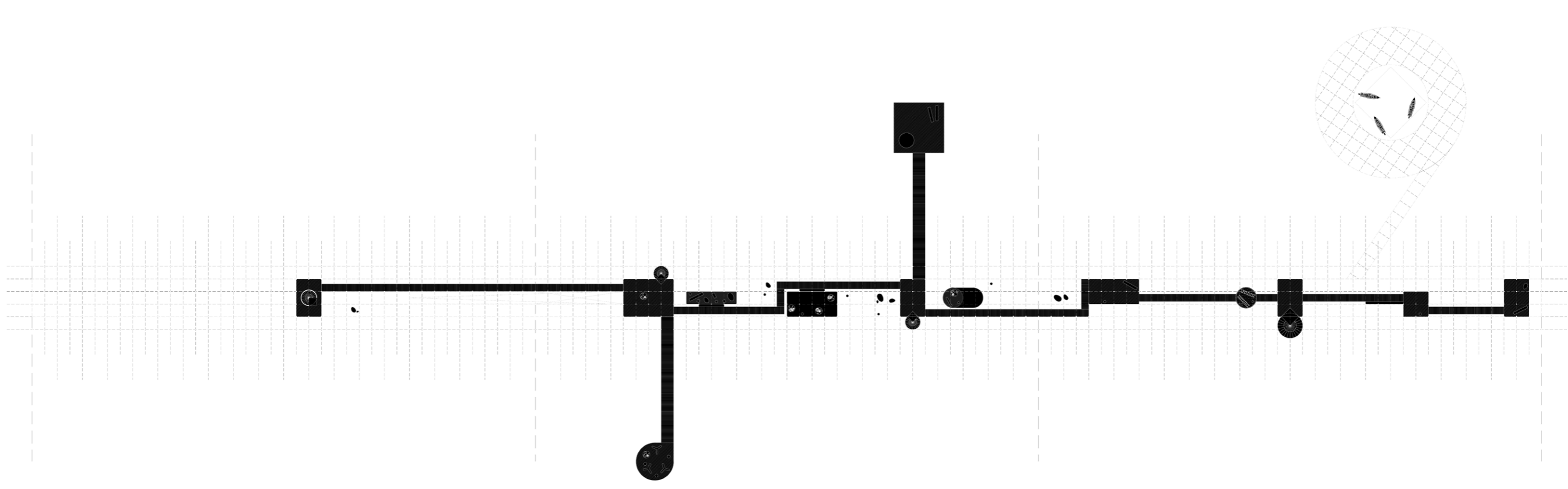


Planta superior

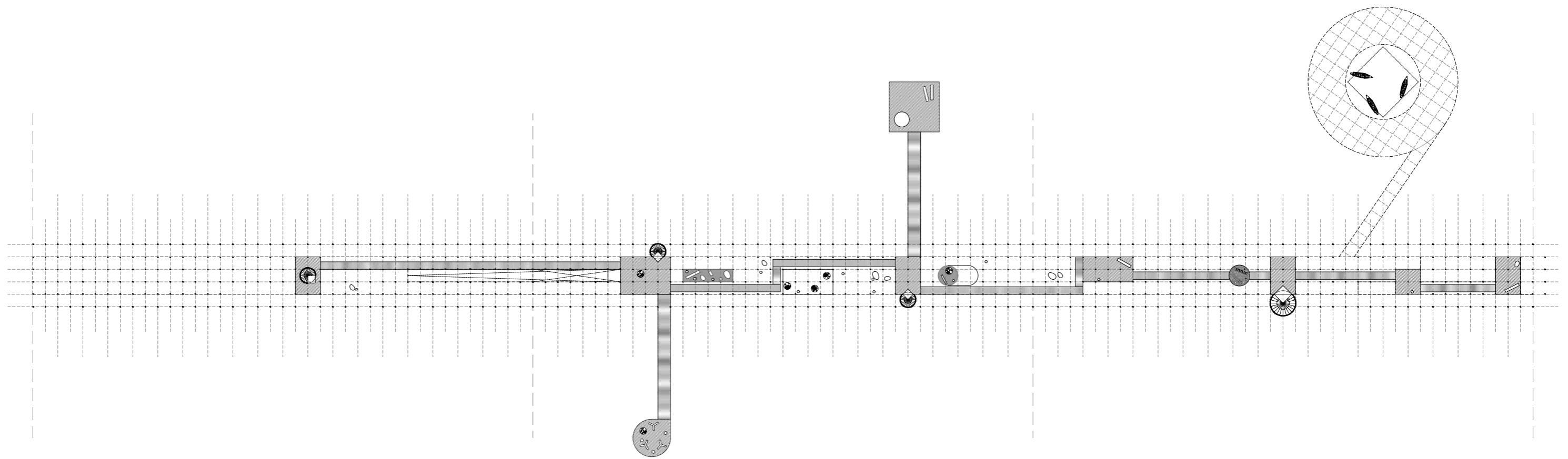




Planta superior

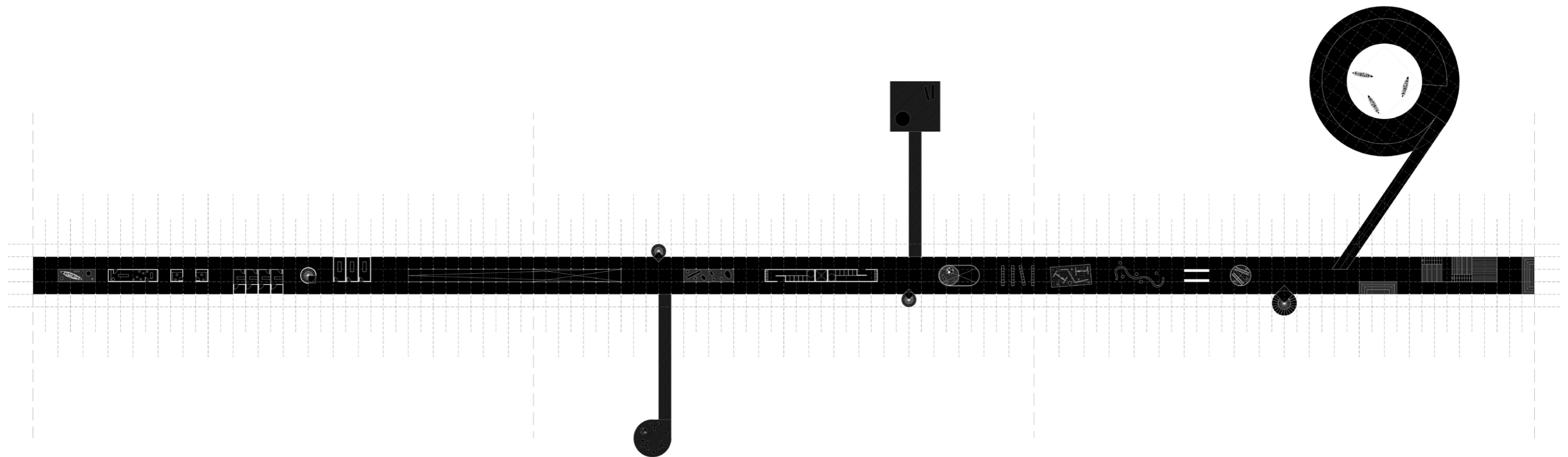


Planta inferior

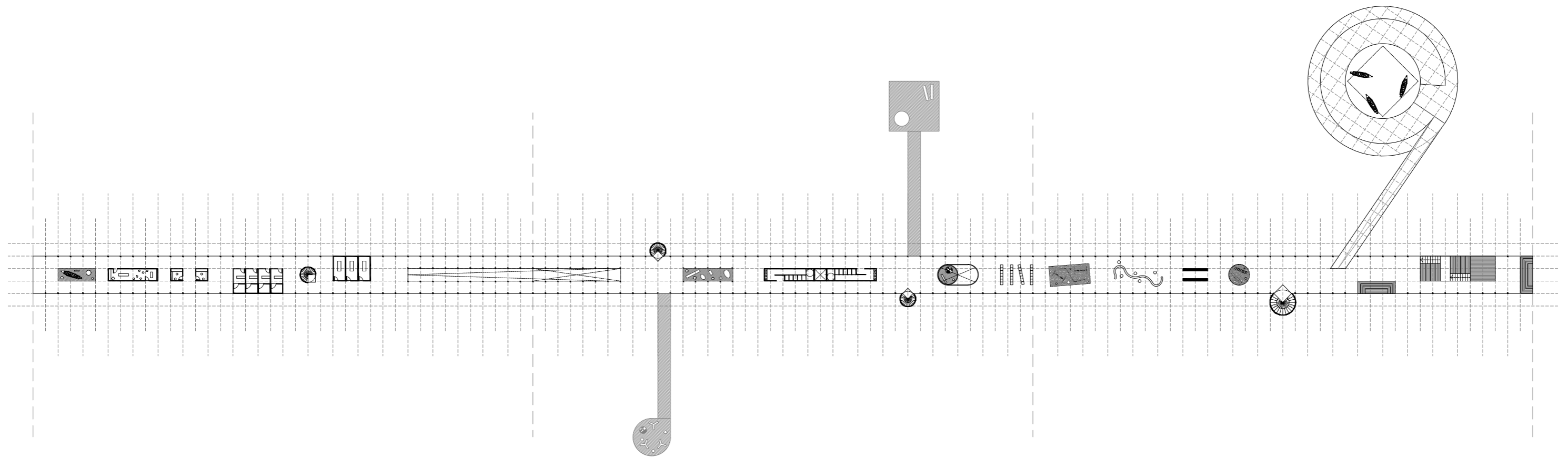


Planta inferior



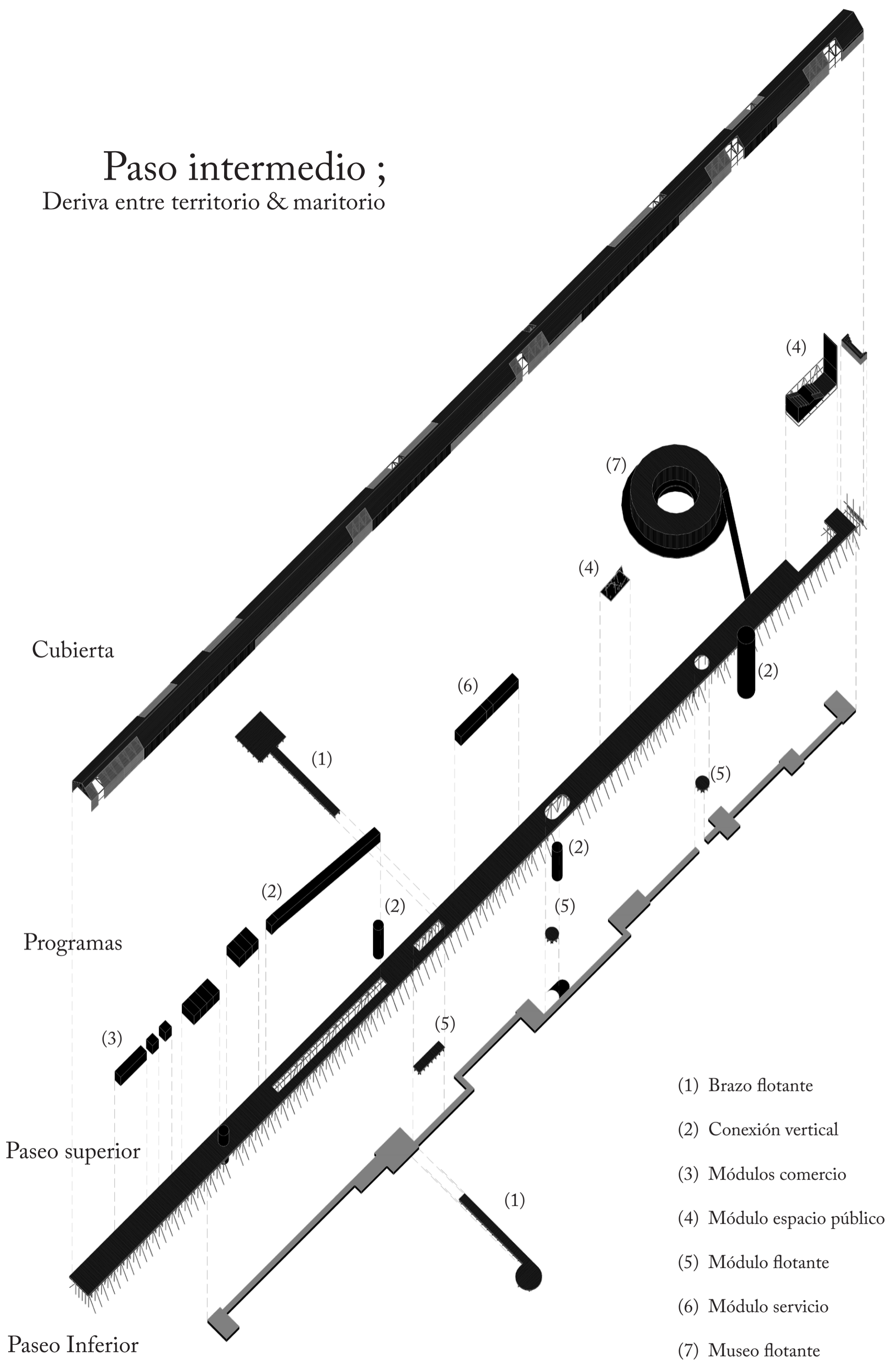


Planta proyecto (inundado)



Planta proyecto (inundado)

# Paso intermedio ; Deriva entre territorio & maritorio



- (1) Brazo flotante
- (2) Conexión vertical
- (3) Módulos comercio
- (4) Módulo espacio público
- (5) Módulo flotante
- (6) Módulo servicio
- (7) Museo flotante



V.

Para finalizar el presente documento, se presenta a modo de síntesis el conjunto de inquietudes que detonan y construyen el proceso del proyecto de título como una forma de extender una invitación a la reflexión y al diálogo.

En primer lugar, el proceso pretende dejar en evidencia la obsolescencia de la aparente concepción actual de límite territorial de cara al encuentro entre el espacio urbano y el maritorio. Un maritorio que generalmente es reconocido como riesgo u obstáculo para el habitante, pero contradictoriamente adquiere importante protagonismo en la identidad del lugar. Si bien la crítica se construye a partir de fenómenos observados en Puerto Aysén, el objetivo se amplía para abrir la discusión y promover la exploración de métodos para trabajar las orillas de distintos cuerpos de agua bajo una nueva mirada hacia el límite de encuentro con el maritorio.

Particularmente en Puerto Aysén, la condición de límite permite ser deconstruida e interpretada como un espacio independiente: el intermedio. Una zona gris llena de accidentes cuyo significado adquiere también espesor si logramos reconocer que el río cumple un rol importante en la reconstrucción del pasado de la ciudad.

La propuesta busca habitar este intermedio a través de un trato sensible con el lugar y su paisaje, recuperando desde su historia elementos que permitan de alguna manera revivir lo esencial olvidado.

Arquitectura para recuperar lo que, por las consecuencias del mismo acto de colonización sobre el río, le fue arrebatado: el significado del puerto.

Al comienzo del documento se hace referencia a cómo descifrar la identidad propia puede ser más fácil si la descripción va de la mano con un lugar.

Cambiar el “de donde vengo” por el “donde soy”, hablando de una doble complicidad con el lugar escogido.

Quizás también es un ejercicio interesante involucrar arquitectura como una de las variables centrales del cuestionamiento y, por lo tanto, hacer válido el preguntarse cómo el lugar define la identidad de la arquitectura. O quizás cómo la arquitectura incide en la definición de un lugar.

### “Paso intermedio”

El título responde justamente al conjunto de disputas reconocidas durante el proceso de diseño.

La referencia directa al punto donde se ubica la propuesta, pero también a una discusión más amplia sobre los métodos para intervenir el espacio que resta entre maritorio y territorio. La transición entre dos medios con distintas naturalezas y lo conflictivo de su encuentro.

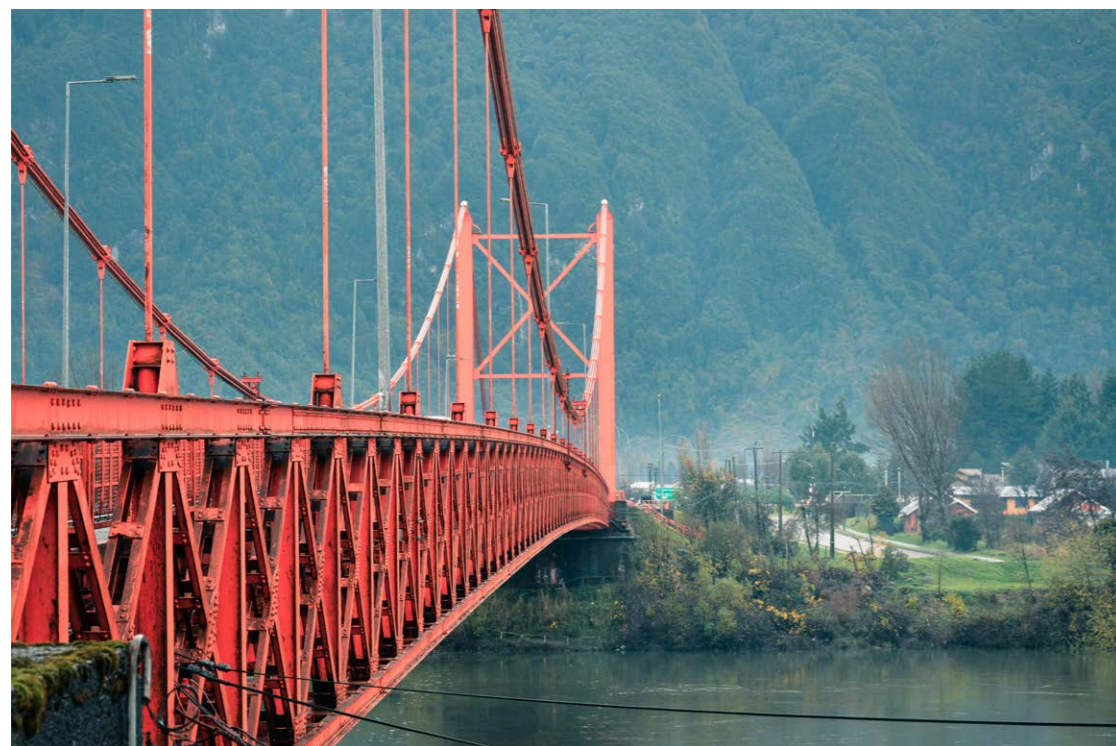
También sugiriendo que el problema abordado en el proyecto está estrechamente vinculado a una etapa intermedia. La falta de un paso entre el comienzo y el presente. El intento por recuperar lo que construyó el origen de la ciudad pero que en el intermedio se fue relegando al olvido y hoy es necesario.

La arquitectura como proceso y agente reactivo que recoge distintos matices y momentos en un lugar sujeto constantemente al cambio provocado por la presencia del agua.



.Más de fotografía

Registro de autor complementario

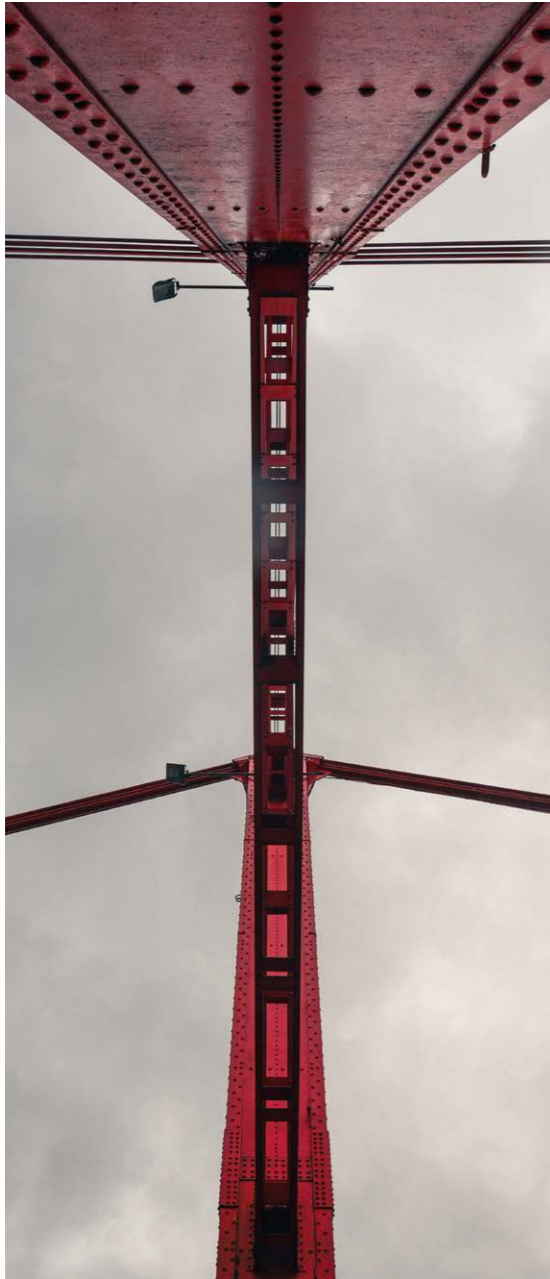


Serie "Río Aysén"  
Registro fotográfico de autor

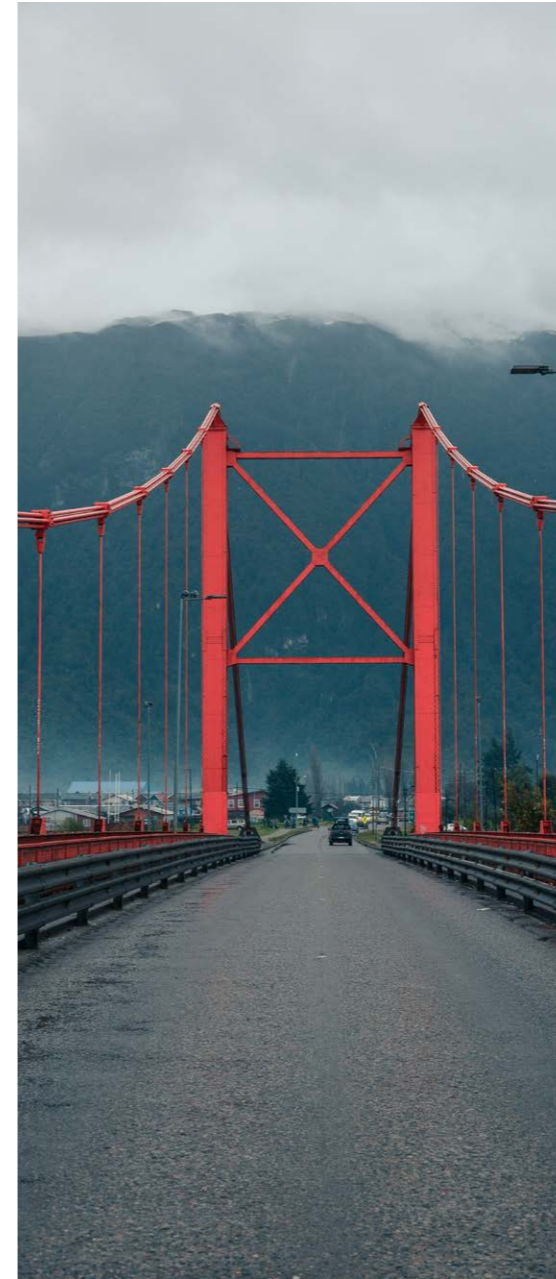
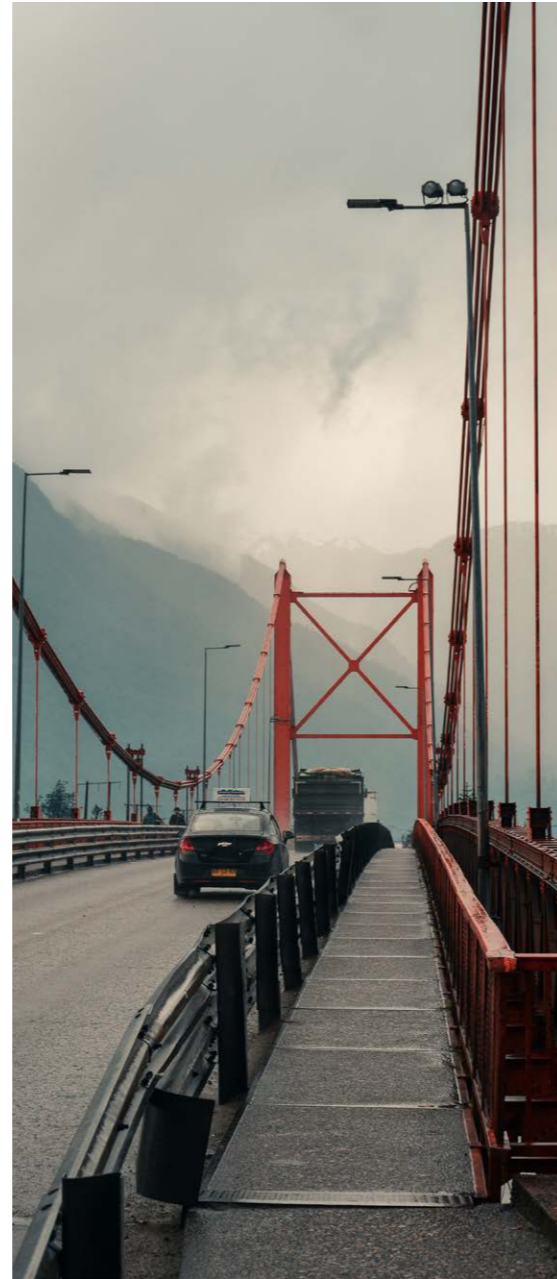


Serie "Río Aysén"  
Registro fotográfico de autor





Serie "Río Aysén"  
Registro fotográfico de autor



Serie "Río Aysén"  
Registro fotográfico de autor



Serie "Río Aysén"  
Registro fotográfico de autor



Serie "Río Aysén"  
Registro fotográfico de autor





Serie "Río Aysén"  
Registro fotográfico de autor



Serie "Río Aysén"  
Registro fotográfico de autor





Serie "Centros de cultivo"  
Registro fotográfico de autor



Serie "Centros de cultivo"  
Registro fotográfico de autor





Serie "Centros de cultivo"  
Registro fotográfico de autor

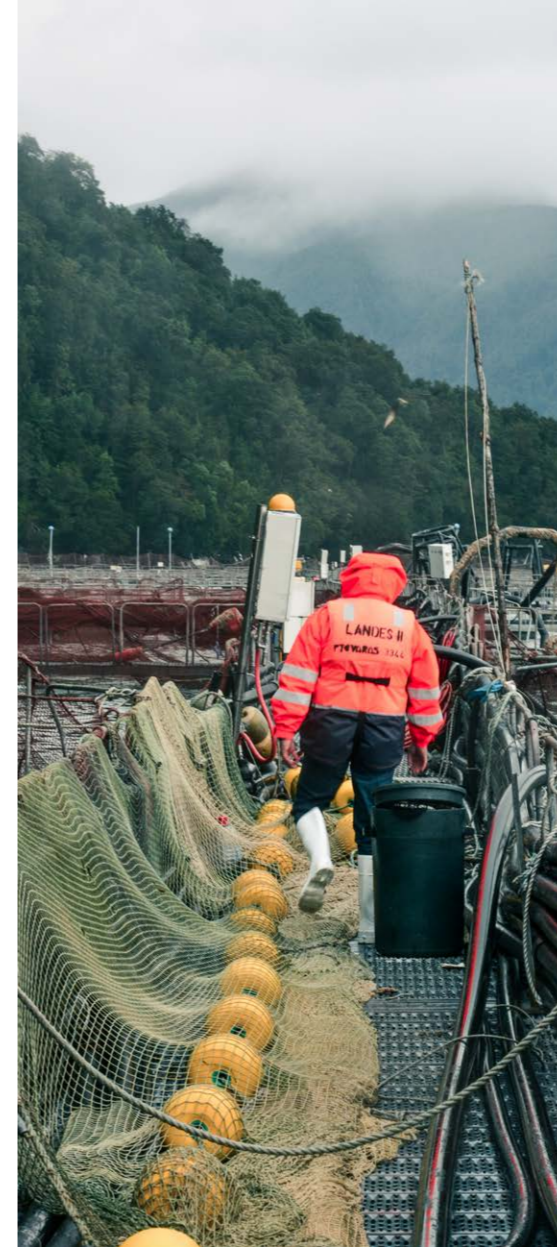


Serie "Centros de cultivo"  
Registro fotográfico de autor

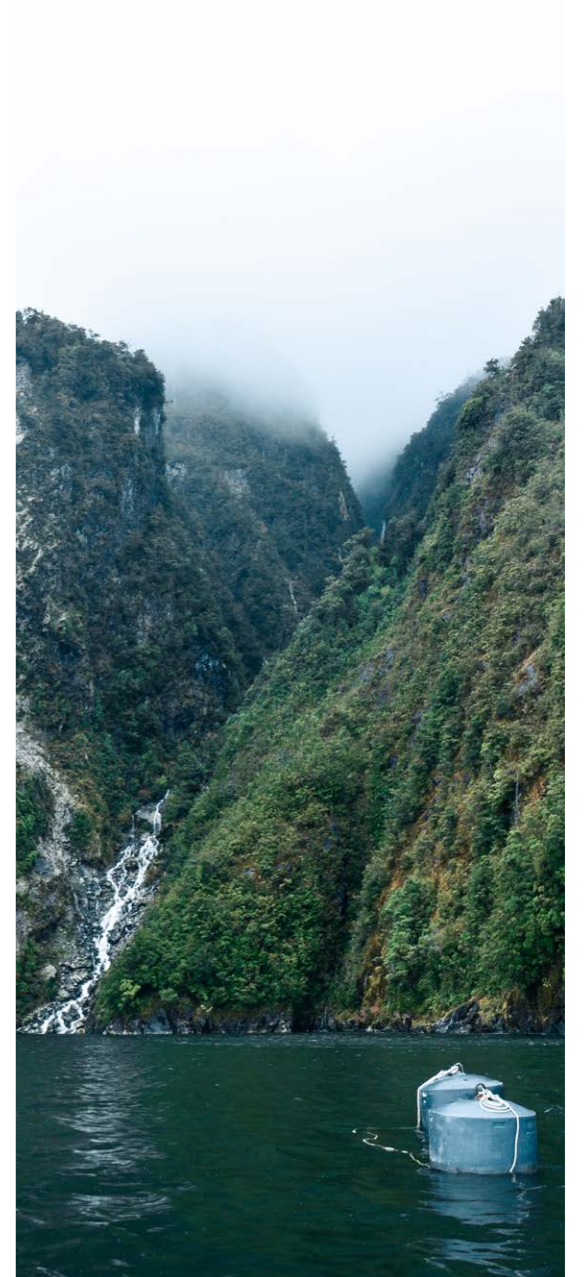




Serie "Centros de cultivo"  
Registro fotográfico de autor



Serie "Centros de cultivo"  
Registro fotográfico de autor







Serie "Cementerio de embarcaciones"  
Registro fotográfico de autor

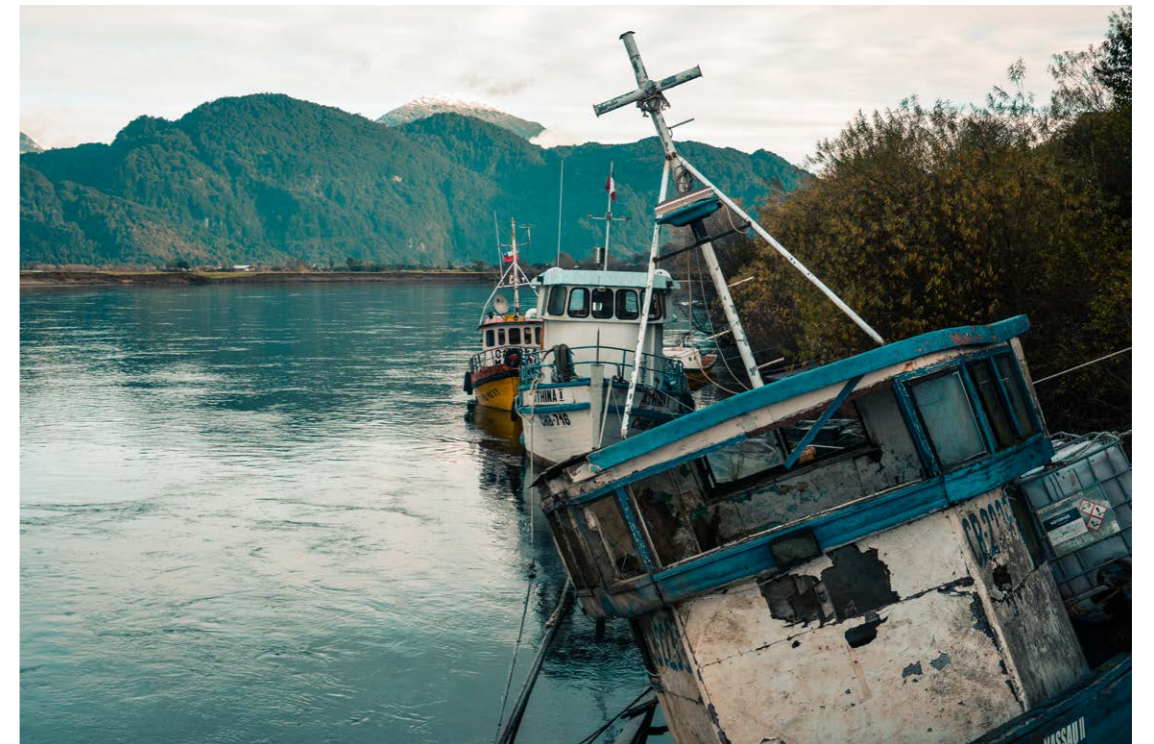


Serie "Cementerio de embarcaciones"  
Registro fotográfico de autor



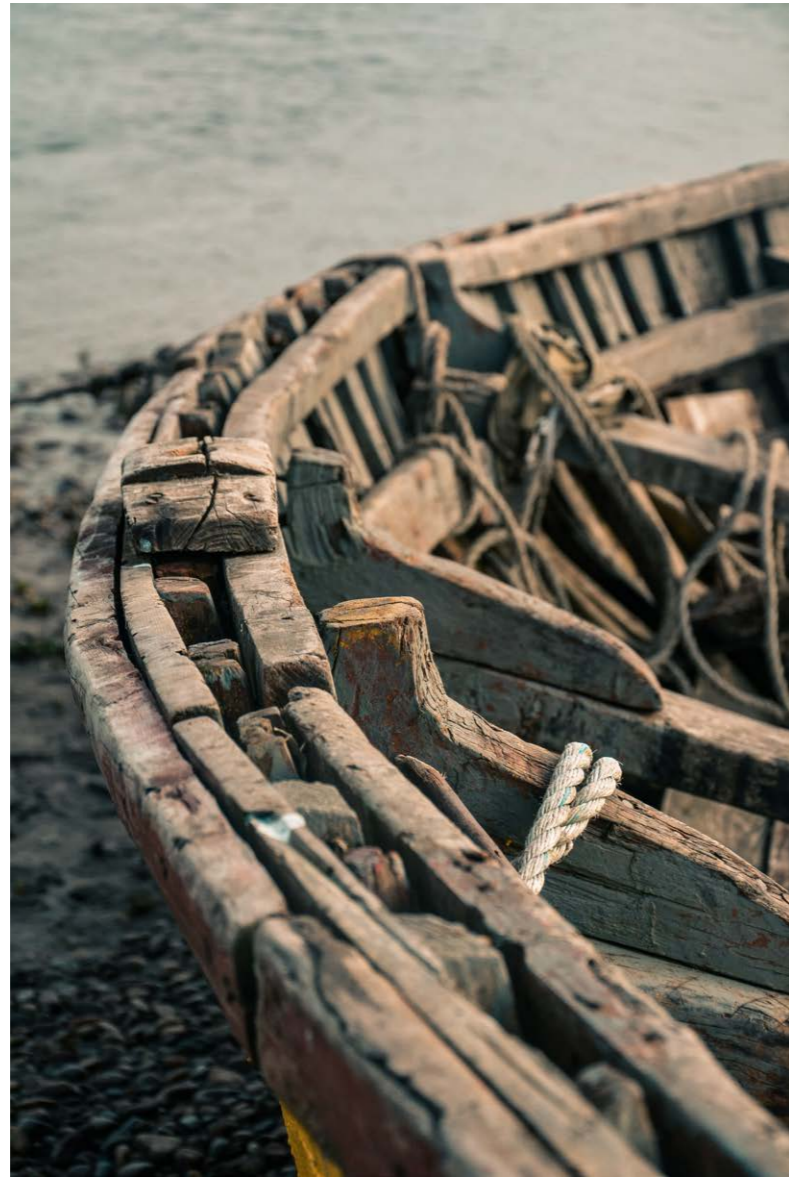


Serie "Cementerio de embarcaciones"  
Registro fotográfico de autor

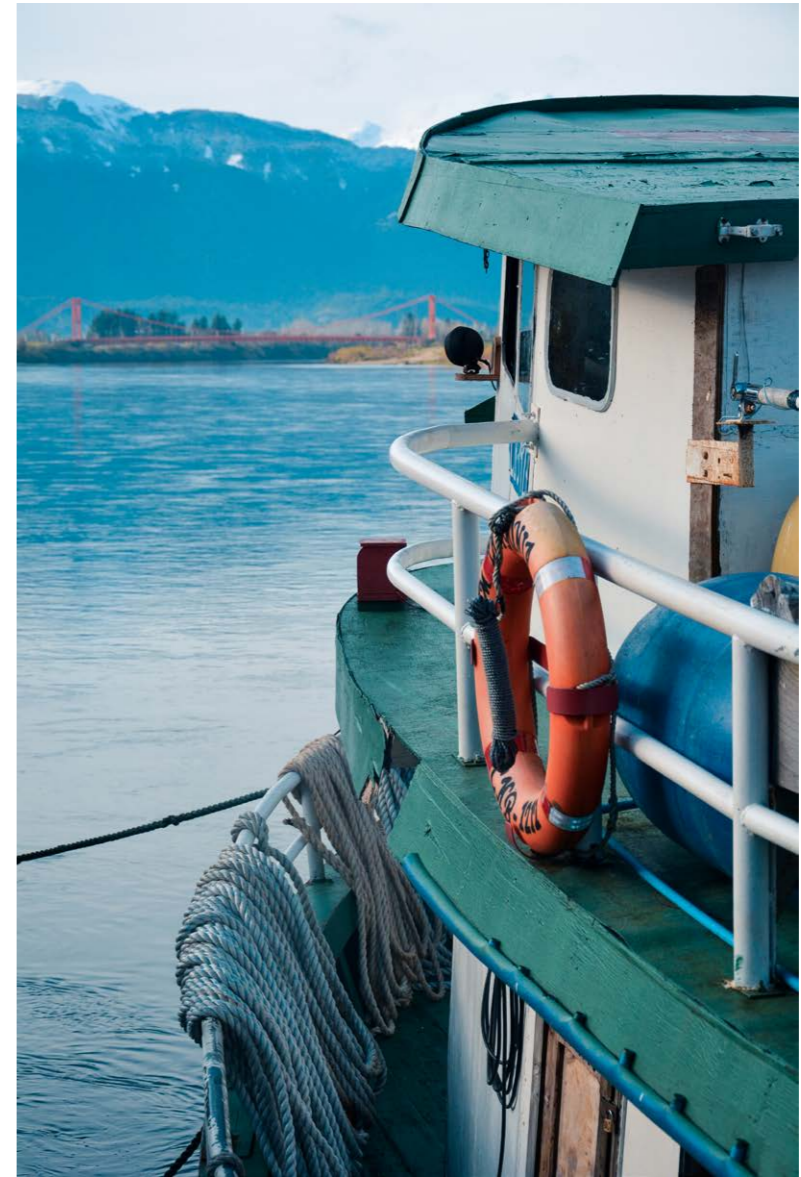


Serie "Cementerio de embarcaciones"  
Registro fotográfico de autor

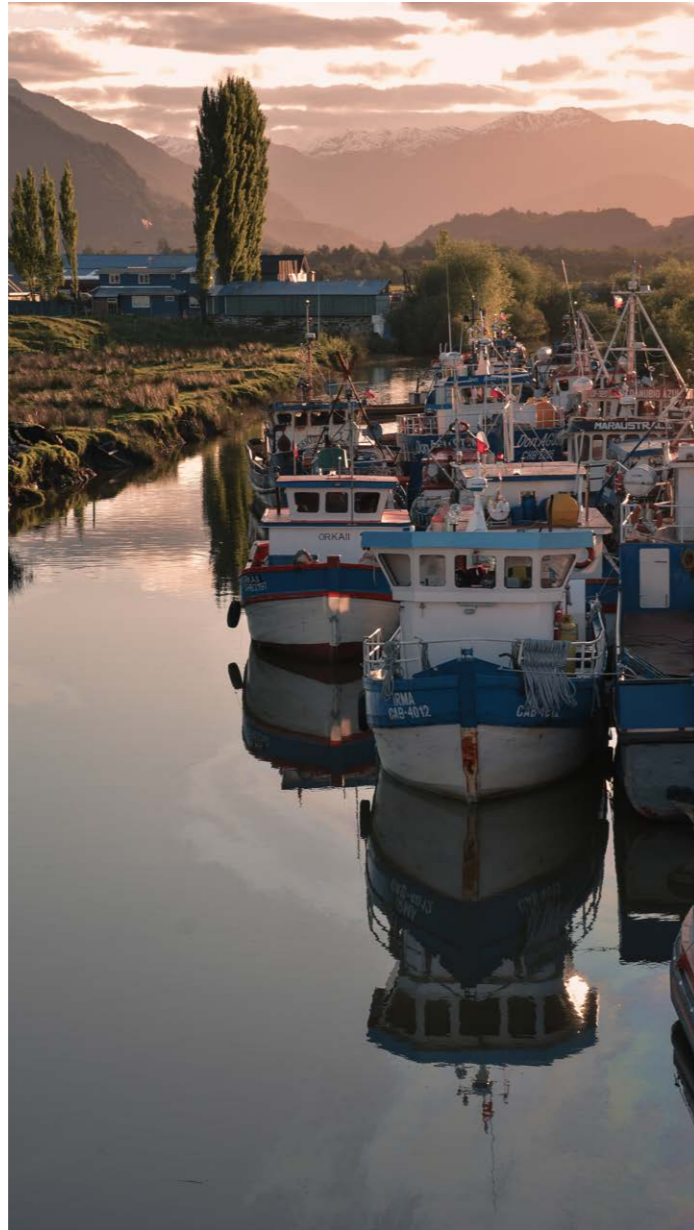




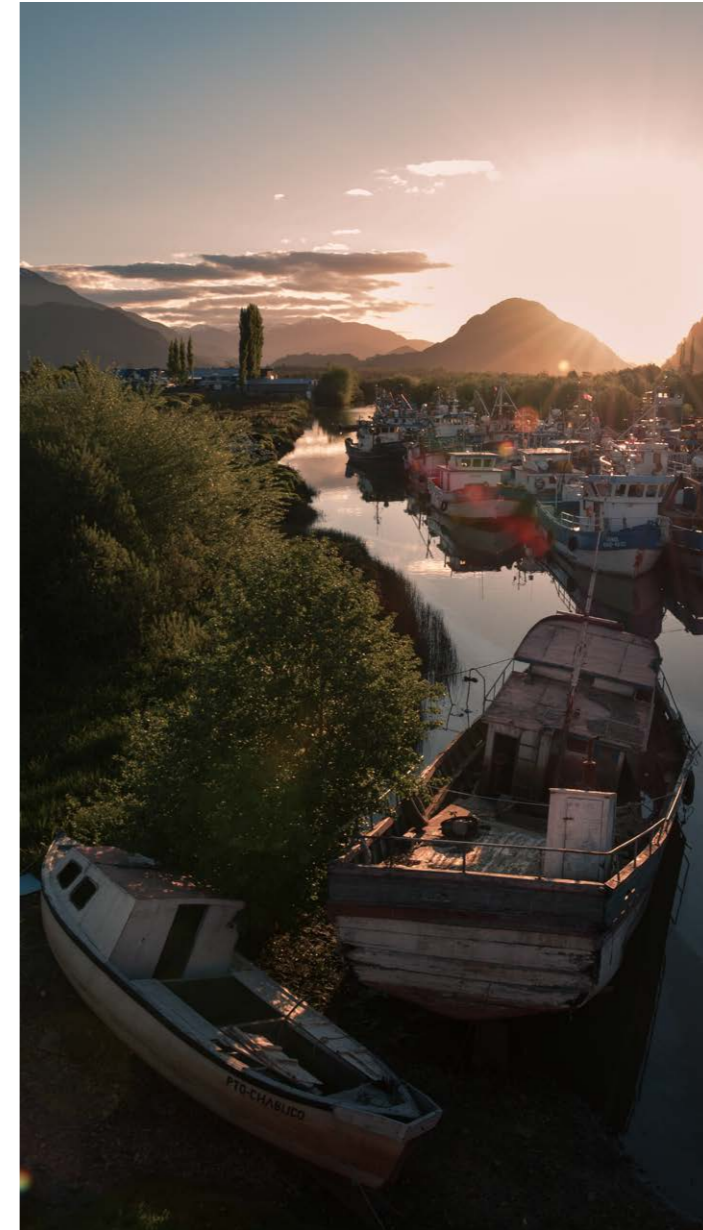
Serie "Cementerio de embarcaciones"  
Registro fotográfico de autor



Serie "Cementerio de embarcaciones"  
Registro fotográfico de autor

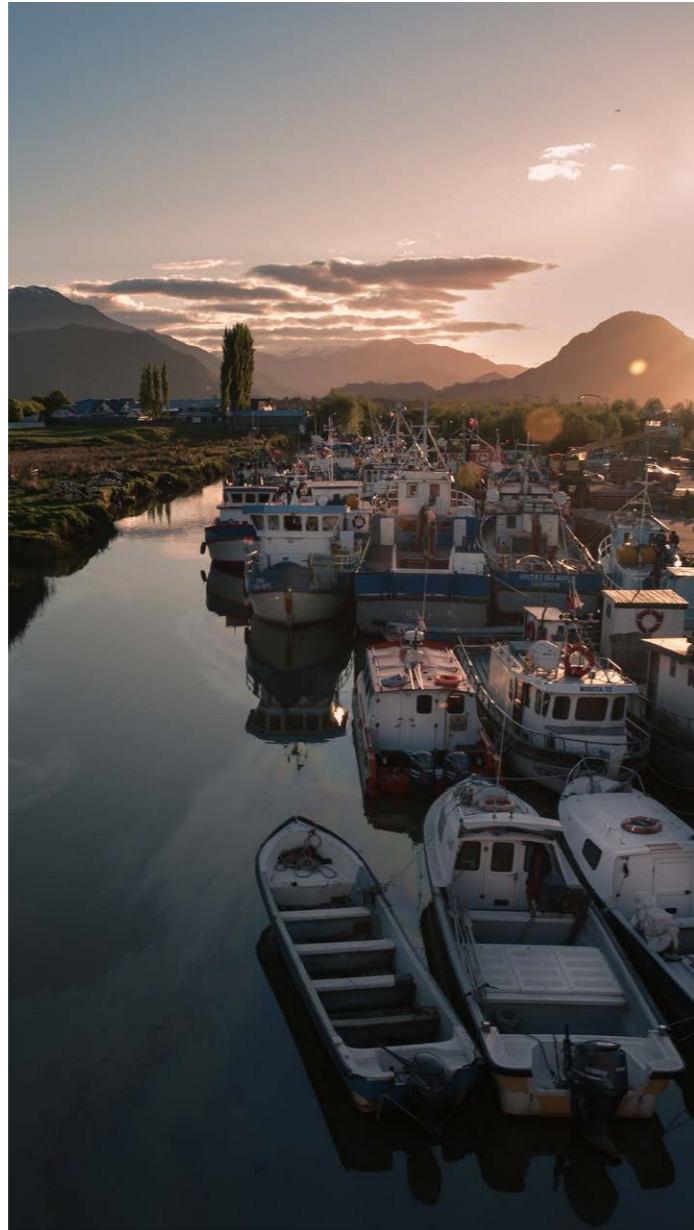


Serie "Aguas muertas"  
Registro fotográfico de autor

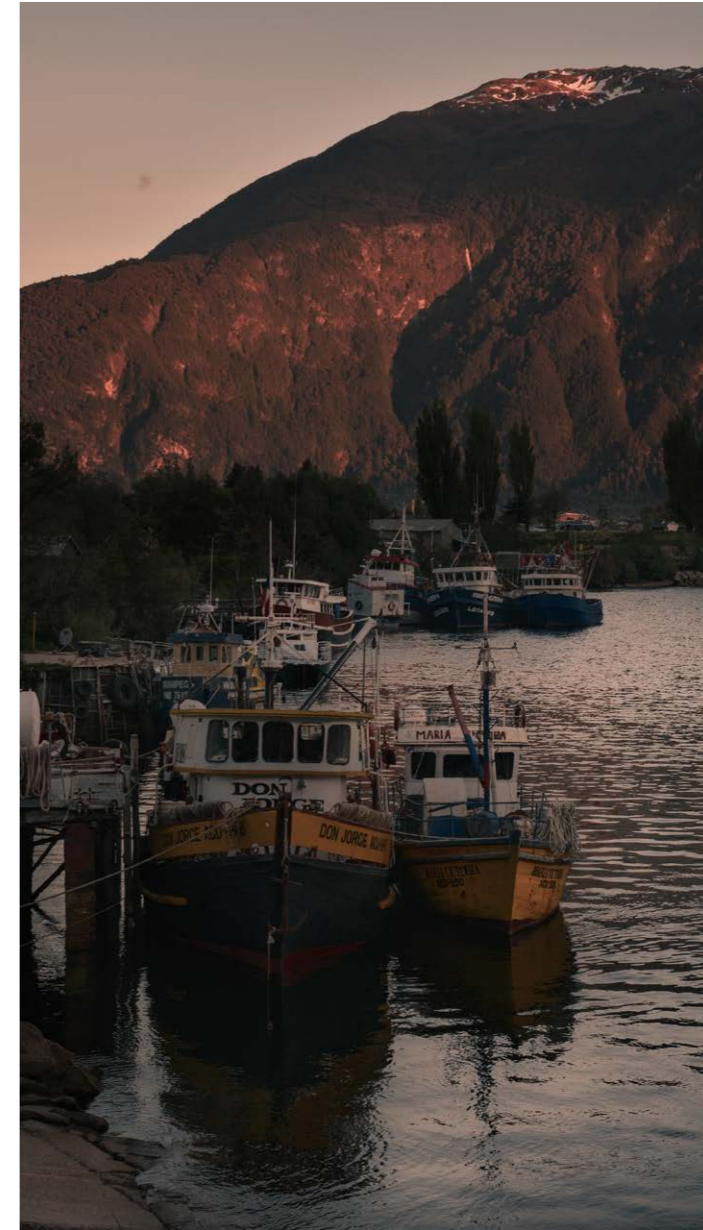


Serie "Aguas muertas"  
Registro fotográfico de autor



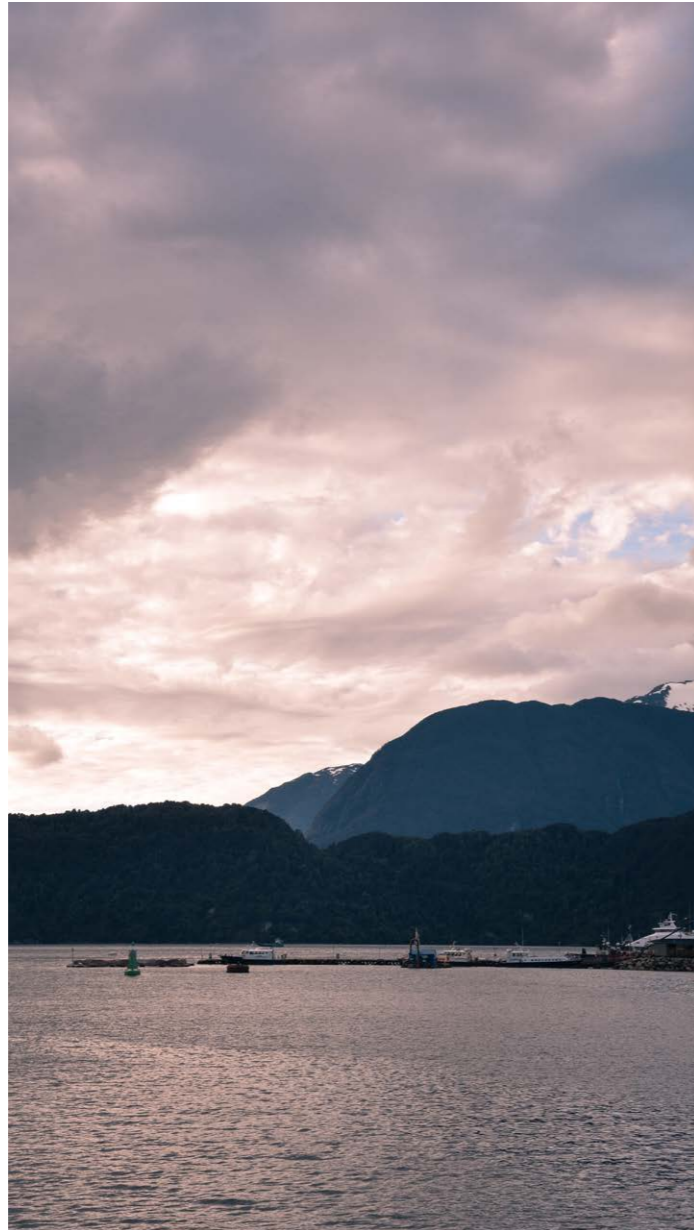


Serie "Aguas muertas"  
Registro fotográfico de autor

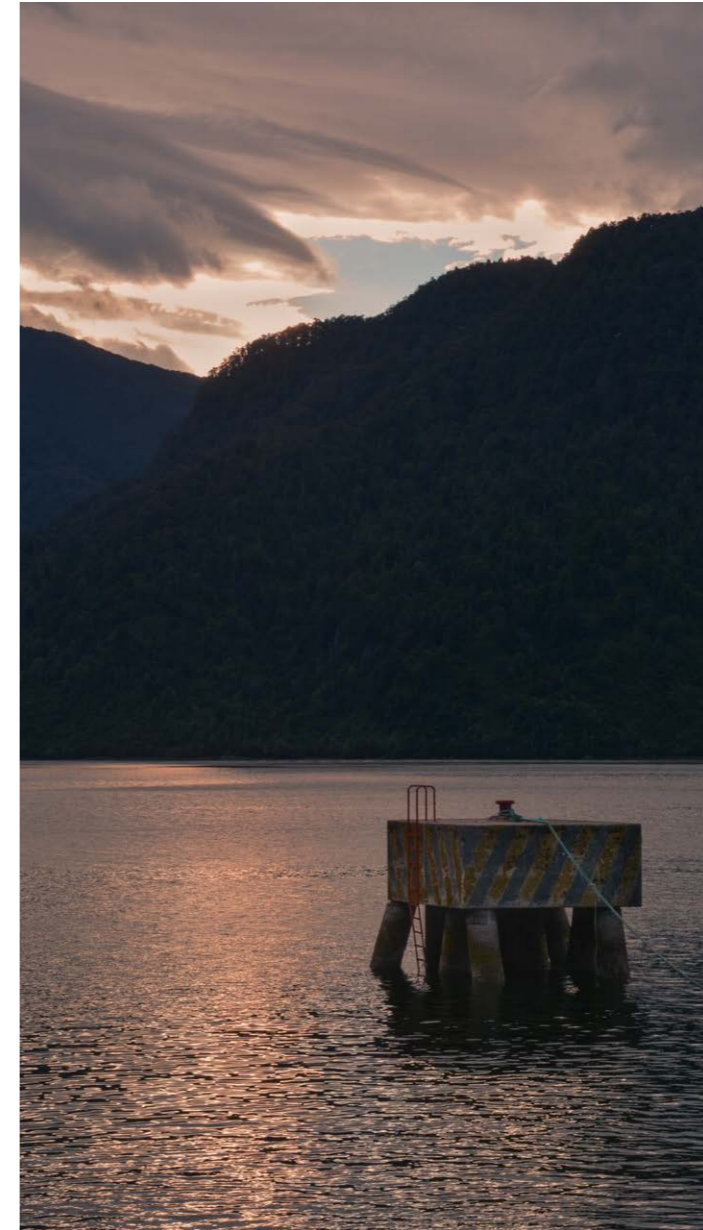


Serie "Aguas muertas"  
Registro fotográfico de autor





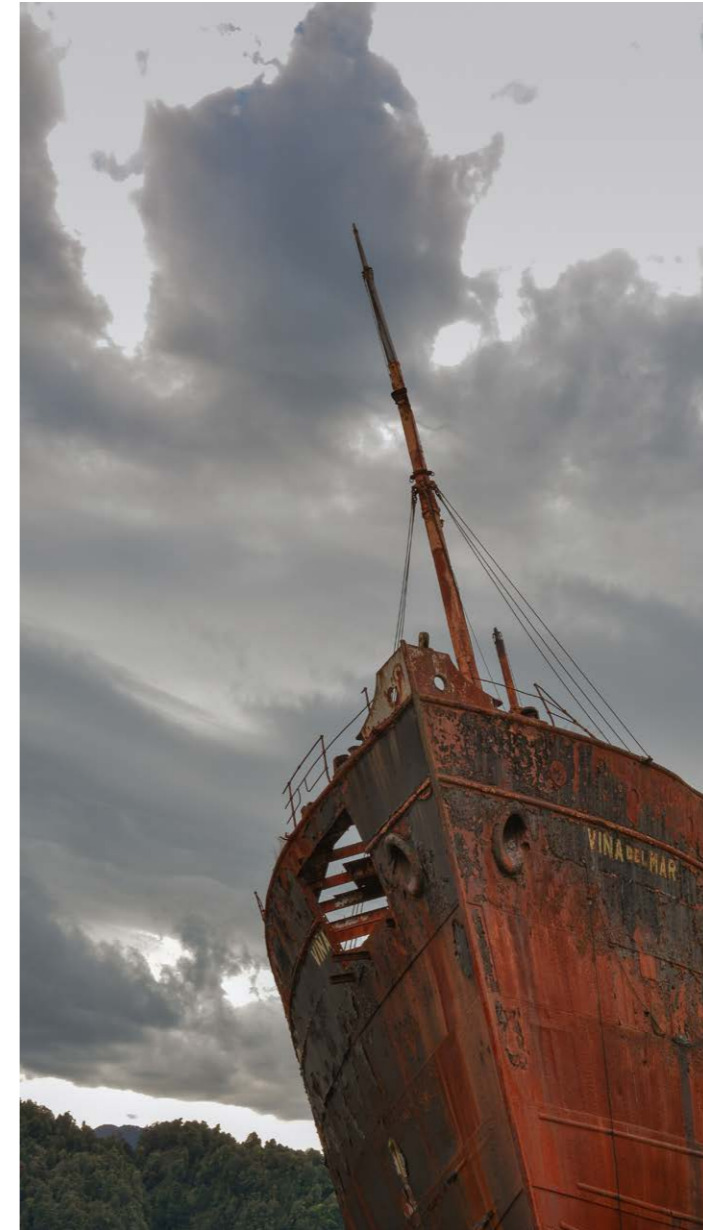
Serie "Puerto Chacabuco"  
Registro fotográfico de autor



Serie "Puerto Chacabuco"  
Registro fotográfico de autor

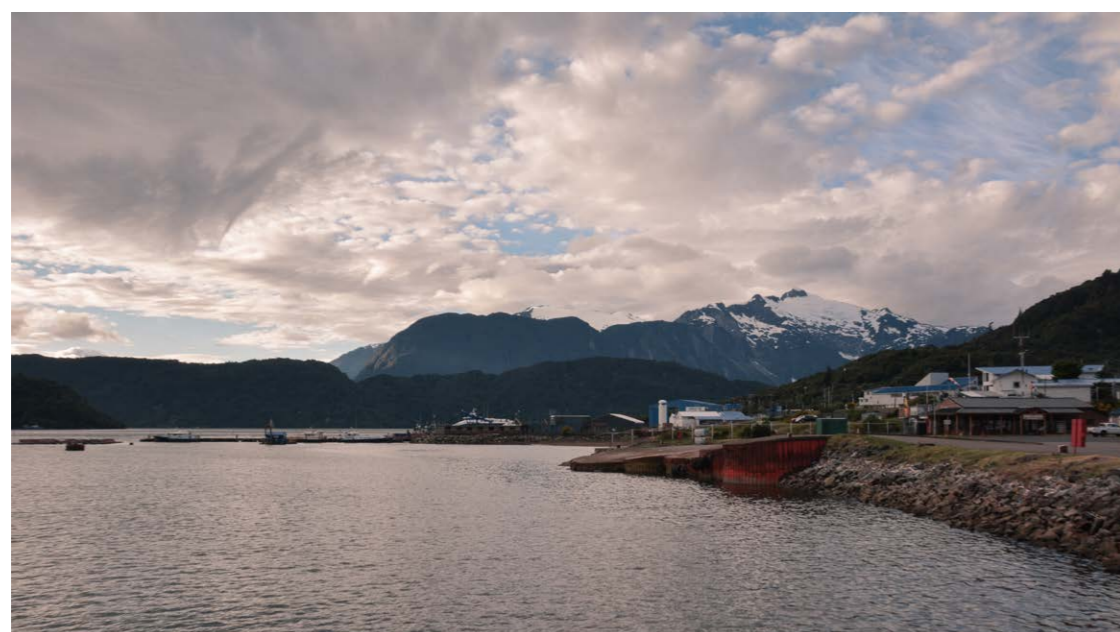


Serie "Puerto Chacabuco"  
Registro fotográfico de autor

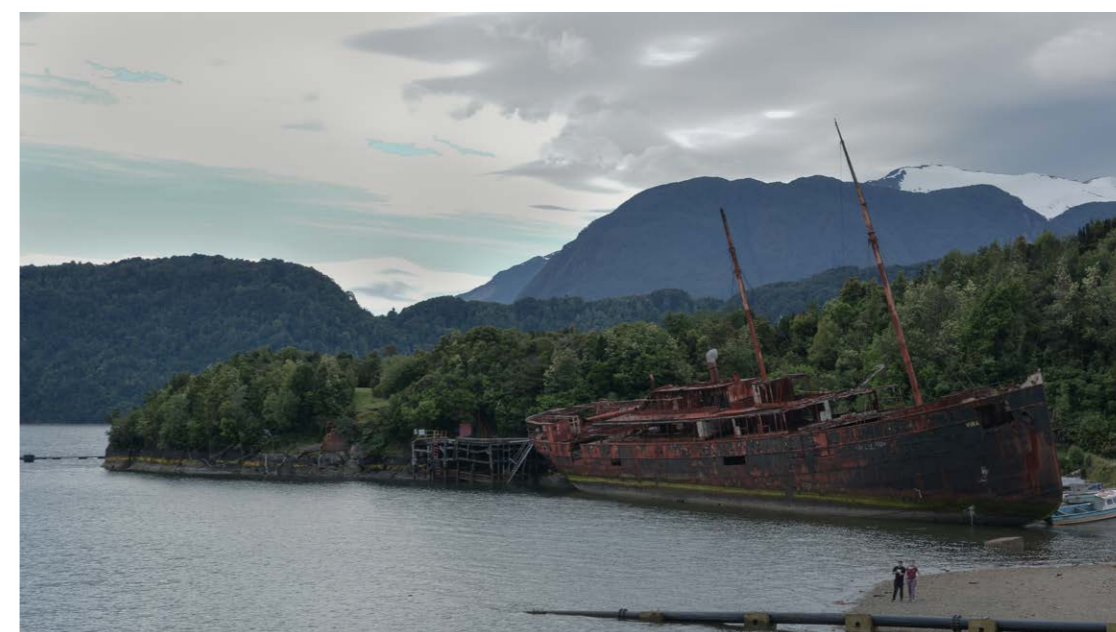


Serie "Puerto Chacabuco"  
Registro fotográfico de autor





Serie "Puerto Chacabuco"  
Registro fotográfico de autor



Serie "Puerto Chacabuco"  
Registro fotográfico de autor



## .Bibliografía

Italo Calvino. (1974) *Las ciudades invisibles*. Italia: Giulio Einaudi.

Byron, J. (1868) *Nafragio del H.M.S. Wager en la patagonia*.

Marcelo Beccaceci (2005) *Darwin en la patagonia*. Buenos Aires, Argentina: Del nuevo extremo.

James Corner (1999) *Recovering landscape: Essays in contemporary landscape architecture*. NY Princeton architectural press.

Eusebio Ibar (1944) *Cantos a Aisén*. Santiago, Chile: Orígenes.

Mateo Martinic (2014) *De la trapananda al Aysén*. Santiago: Fundación Río Baker.

Alain de Botton (2008) *The architecture of happiness*. NY, US: Random house USA.

Alejandro Beals y Loreto Lyon. *Workshop w.a.ve 2016*. Venecia



