

Reconstrucción y puesta en valor del paisaje cultural marítimo y portuario de la ciudad de Punta Arenas

Facultad de Arquitectura y Urbanismo | Universidad de Chile

Profesor guía: Guillermo Crovari Ravest

Ayudante: Catalina Urtiza

Estudiante: Daniela Mancilla Marín





Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo
Carrera de Arquitectura
Antecedentes del Proyecto de Título

Reconstrucción y puesta en valor del paisaje cultural marítimo y portuario de la ciudad de Punta Arenas.

Agradecimientos

A mi familia, amigos, compañeros y a todos quienes me acompañaron en todo este largo camino.

A mi profesor guía, Guillermo Crovari por su dedicación, su experiencia y el cariño por la disciplina de la arquitectura y hacia nuestros proyectos. Además de orientarme en todo momento y entregarme las herramientas necesarias para llevar a cabo esta última etapa de mi carrera.

De igual manera, agradezco a la arquitecta Catalina Urtiza, quien formó parte del equipo docente y entregó su constante apoyo a lo largo de las correcciones, con el objetivo de llevar a cabo el proyecto de título de la mejor forma posible y ayudarnos a traducir nuestras ideas.

Finalmente, quisiera agradecer a todos los académicos que me han orientado en cada una de mis etapas.

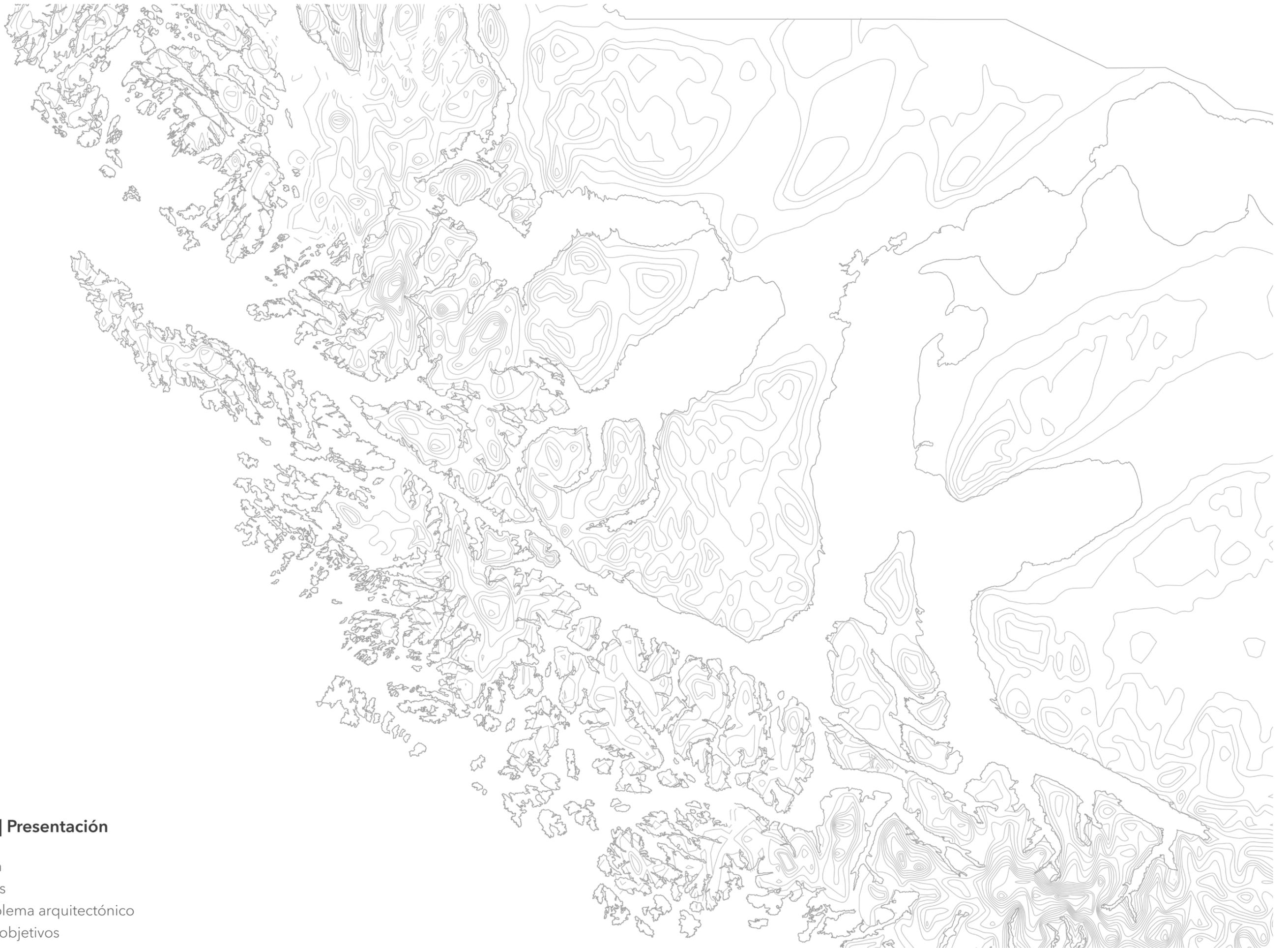
Semestre Primavera 2022

Estudiante:
Daniela Mancilla Marín

Equipo docente:
Profesor guía: Guillermo Crovari Ravest
Ayudante: Catalina Urtiza

Contenidos

6	Capítulo I: Presentación
9	Introducción
11	Motivaciones
13	Tema y problema arquitectónico
13	Pregunta y objetivos
15	Capítulo II: Análisis territorial
16	Estrecho de Magallanes
16	Condición geográfica y paisajística
18	Antecedentes históricos de Magallanes
24	Historia de la ciudad de Punta Arenas
29	El paisaje cultural del Estrecho de Magallanes
32	Patrimonio portuario de Punta Arenas
34	Conjunto de faros
36	La flota inmóvil
40	Muelles históricos de Punta Arenas
40	Antecedentes históricos
41	Mantenimiento y conservación
42	Muelle Stubenrauch
	Análisis morfológico
46	Muelle Loreto
	Análisis morfológico
50	Capítulo III: Localización
52	Punta Arenas
52	Análisis urbano y morfológico
	Trama urbana y conectividad
	Configuración del borde costero
	Muelle Prat
56	Elección del sector
57	Localización y contexto cercano
48	Análisis del sector
	Llenos y vacíos
	Uso de suelo
	Situación patrimonial
60	Sector de intervención
61	Contexto inmediato del sector
64	Situación actual
	Superficies
	Normativa
66	Capítulo IV: Propuesta
69	Planteamiento
69	Propuesta programática
70	Estrategias de proyecto
76	Diseño de partido general
78	Reflexiones
80	Capítulo V: Referencias
82	Referentes arquitectónicos
84	Referencias bibliográficas



Capítulo I | Presentación

Introducción

Motivaciones

Tema y problema arquitectónico

Preguntas y objetivos



Figura 1. Fotografía de los vestigios del muelle Loreto
Fuente: Elaboración propia

Introducción

Palabras clave:

Estrecho de Magallanes
Hitos históricos
Patrimonio marítimo
Paisaje cultural
Ruinas portuarias

Magallanes es un territorio cargado de historia, exploración y conflictos por el cual han pasado distintas culturas que han dejado huellas de sus formas de habitar y que han ido conformando el territorio del fin del mundo. Bonomo (2021) define este territorio como un palimpsesto, un territorio cargado de historia, sentido y significado, el cual nos ofrece un paisaje cultural único en el mundo.

El elemento que le otorgó esta condición de un territorio marcado por su historia, es el Estrecho de Magallanes, ya que este era el principal paso bioceánico que conectaba el océano Pacífico y el Atlántico antes de la apertura del Canal de Panamá (1914), por lo que formaba parte de las principales rutas de navegación a lo largo del tiempo, situando así a Punta Arenas en un lugar estratégico, que paso a ser un punto obligado para las embarcaciones, lo que representó una importancia tanto a nivel nacional, como internacional.

El Estrecho de Magallanes como una de las principales rutas de navegación marítima, conforma un paisaje cultural en donde se establecieron relaciones entre este medio natural y las distintas culturas, lo cual se expresa en las distintas formas de ocupación del este territorio bioceánico, las cuales han dejado vestigios situados en el borde costero.

Actualmente, este territorio conforma un gran cementerio de barcos que se encuentran de forma permanente en el borde costero, y ruinas portuarias que fueron abandonadas y que representan una extensión de la ciudad en el mar. Todos estos elementos forman parte del paisaje cultural magallánico y se presentan como una oportunidad de un proyecto de reconstrucción y puesta en valor el paisaje cultural marítimo y portuario de la ciudad de Punta Arenas, que según el Plan de Desarrollo comunal, es una ciudad y comuna que se presenta como un potencial centro urbano cultural y científico a nivel internacional.

La propuesta tiene como objetivo otorgarle un rol protagónico a estos vestigios marítimos y portuarios como elementos de vinculación entre la ciudad y el Estrecho de Magallanes, ya que se presentan como potenciales generadores de identidad patrimonial, en donde su rescate potencia la puesta en valor de este patrimonio marítimo.



Figura 2. Vista aérea de la ciudad de Punta Arenas
Autor: Vásquez, Sebastián (2021)

Motivaciones

Pensar en una de las ciudades más australes de Chile

He sido habitante de Punta Arenas, Magallanes y la Antártica Chilena, veintidós años de mi vida. Cuando entre a estudiar arquitectura, comencé a vivir en Santiago y de las veces que he vuelto, he podido analizar esta ciudad que habite gran parte de mi vida desde otra perspectiva, no tanto desde la posición de habitante, sino más bien desde la posición de la arquitectura.

Mi interés en el desarrollo de este tema nace desde la postura crítica del quehacer del arquitecto bajo un contexto actual y de la resignificación de los espacios o elementos que han sido olvidados en el acelerado crecimiento de las ciudades. La mayoría de las veces ponemos en el centro de la discusión a ciudades más grandes. Es por este motivo que, como estudiante de arquitectura de la Universidad de Chile, creo necesario poner sobre la mesa las problemáticas de territorios y ciudades pequeñas, que han sido dejados en el olvido.

Para muchas personas pensar en Punta Arenas, es pensar en un lugar muy distanciado, un lugar con un clima muy frío y con una forma de vivir muy particular. Pero Punta Arenas es mucho más que eso, es una ciudad que se encuentra en un punto estratégico geográficamente, justo en el paso del Estrecho de Magallanes, lo cual ha generado que este territorio sea un testigo de los hitos históricos transcurridos en el Estrecho de Magallanes, los cuales han determinado un paisaje cultural de forma indiscutible.

El gran cementerio de barcos

Cuando hablamos del territorio que recorre el Estrecho de Magallanes, podemos definirlo como un cementerio de barcos naufragos y muelles antiguos en desuso. Elementos maravillosos que han soportado el paso del tiempo y han resistido al clima, lo cual ha generado un paisaje cultural que se relaciona con la historia del lugar. Sin embargo, estos elementos no se encuentran protegidos, ni vinculados, por lo que hasta el momento son solo vestigios que casi todos desconocen, pero que en su conjunto son elementos que conforman del patrimonio portuario de Punta Arenas.

Es bajo esta misma discusión, que creo necesario cuestionarse si existe una puesta en valor del rol que ha tenido el Estrecho de Magallanes como paisaje cultural, que ha ido transformándose a lo largo del tiempo y que ha ido conformando distintas imágenes urbanas y una identidad cultural de la ciudad de Punta Arenas. Por otro lado, nos podemos cuestionar ¿De qué forma pensamos el borde costero?, ¿Cómo vincular la ciudad con el Estrecho de Magallanes?, y, por último, ¿Cómo generar desde la arquitectura un lugar que potencie la identidad cultural de la ciudad?



Figura 2. Muelle Loreto
Autor: Castillo, Camilo (2021)

Problema

Los vestigios de un Patrimonio Portuario olvidado

La temática y el problema arquitectónico que se abordará en el presente proyecto de título es el abandono y el deterioro del Patrimonio Portuario de la región de Magallanes y la Antártica Chilena. Esta comienza desde la visión y el análisis territorial de la región, en relación con el papel que ha tenido el Estrecho de Magallanes, como un elemento paisajístico, histórico, político y geográfico, que han determinado un paisaje cultural que se ha ido transformando a lo largo del tiempo.

El Estrecho de Magallanes ha sido el escenario de las hazañas geográficas, culturales, científicas, antropológicas y políticas más relevantes de la historia de la humanidad (Bomono, et al., 2021), por lo que contiene la historia del descubrimiento de todo un territorio. La dificultad de la navegación y el mal clima del sector, han dejado vestigios portuarios que en la actualidad son elementos tangibles de toda una época dorada, donde el Estrecho de Magallanes cumplió su papel de ser el canal de conexión entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico.

Esto se puede ver representado en los distintos elementos del paisaje que demuestran tanto la resistencia al paso del tiempo, como a la del clima, y que son una muestra evidente de distintos hitos históricos ocurridos en el territorio, como la flota inmóvil a lo largo del borde costero, los vestigios de los muelles históricos y los faros presentes estratégicamente a lo largo del territorio. Todos estos elementos que se han posicionado como objetos estáticos de forma permanente en el mar, han formado parte del paisaje cultural magallánico, convirtiéndose en una huella física y material de toda una época.

Estos elementos poco integrados son solo un indicativo de una problemática y un vacío disciplinar mayor desde el punto de vista de la arquitectura, en donde es evidente una falta de puesta en valor de la importancia que tiene el Estrecho de Magallanes como un paisaje cultural que se ha transformado a lo largo del tiempo y que ha determinado la imagen urbana y la identidad cultural de la ciudad de Punta Arenas.

Pregunta

¿Cómo otorgarle un rol protagónico a los vestigios portuarios como elemento de vinculación entre la ciudad y el Estrecho de Magallanes?

Objetivo general

Rescatar los vestigios marítimos y ruinas portuarias como un generador de identidad y contexto de una propuesta arquitectónica que potencie su puesta en valor.

Objetivos específicos

1. Rescatar los vestigios y ruinas portuarias de Punta Arenas permitiendo su puesta en valor
2. Generar un espacio de transición y orientación entre la ciudad y el Estrecho de Magallanes
3. Generar un espacio público de carácter cívico que se presente como un remate de la estructura urbana del centro histórico.



Capítulo II | Análisis territorial

Estrecho de Magallanes

El paisaje cultural del Estrecho de Magallanes

Muelle Loreto y Muelle Stubenrauch

El Estrecho de Magallanes

Condición geográfica, paisajística e histórica

El Estrecho de Magallanes se encuentra situado en el Fuego Patagonia¹, y este ha sido el escenario marítimo de las hazañas geográficas, culturales, científicas, antropológicas, y políticas más relevantes de la historia de la humanidad (Bonomo, 2021), y además ha sido el lugar de muchos intentos de habitabilidad, de exploración e investigación de la vastedad de las tierras patagónicas aledañas al Estrecho de Magallanes.

El Estrecho de Magallanes es el principal paso hidrográfico natural del mundo, el cual conecta el océano Pacífico con el Atlántico. Este se encuentra ubicado en la región más extensa en Chile, la región de Magallanes y la Antártica Chilena ubi-

cada al extremo más austral del país y del mundo. Esta región comprende desde los paralelos 48° 40' hasta el 56° 30' abarcando una superficie de 132.033,5 kilómetros cuadrados, un 17,5% del territorio chileno. Esta región limita al norte con la región de Aysén del General Carlos Ibáñez del Campo, al sur con el polo sur, al este con Argentina y al oeste con el océano Pacífico.

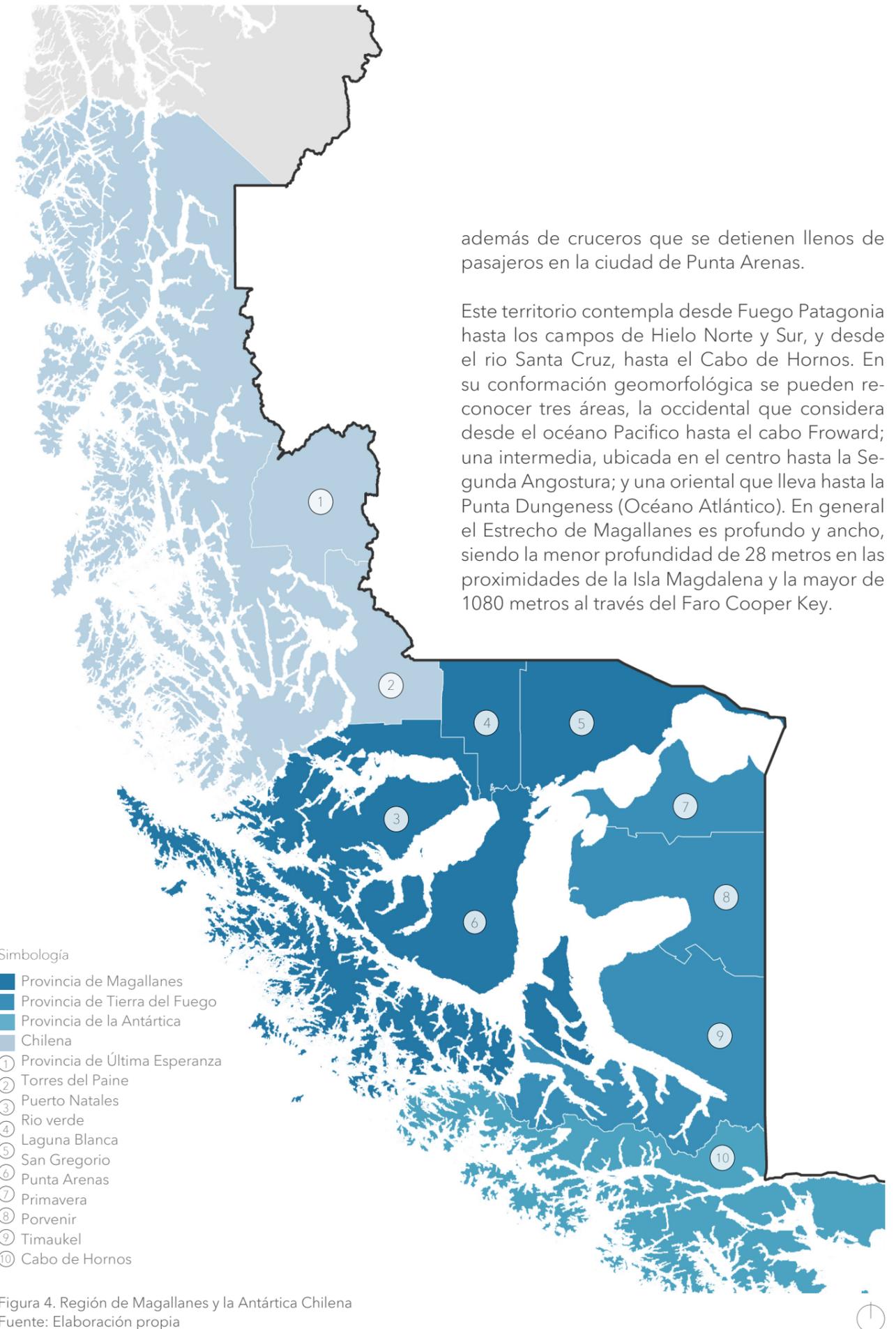
Este paso separa la Patagonia de Tierra del Fuego a través de una longitud de 560 kilómetros, desde la boca oriental en Punta Dungeness, hasta la boca occidental en los islotes Evangelistas. En la actualidad, es transitado diariamente por navíos mercantes, flotas pesqueras y embarcaciones científicas,

además de cruceros que se detienen llenos de pasajeros en la ciudad de Punta Arenas.

Este territorio contempla desde Fuego Patagonia hasta los campos de Hielo Norte y Sur, y desde el río Santa Cruz, hasta el Cabo de Hornos. En su conformación geomorfológica se pueden reconocer tres áreas, la occidental que considera desde el océano Pacífico hasta el cabo Froward; una intermedia, ubicada en el centro hasta la Segunda Angostura; y una oriental que lleva hasta la Punta Dungeness (Océano Atlántico). En general el Estrecho de Magallanes es profundo y ancho, siendo la menor profundidad de 28 metros en las proximidades de la Isla Magdalena y la mayor de 1080 metros al través del Faro Cooper Key.



Figura 3. Esquema del paso del Estrecho de Magallanes
Fuente: Elaboración propia



- Simbología
- Provincia de Magallanes
 - Provincia de Tierra del Fuego
 - Provincia de la Antártica
 - Chilena
 - ① Provincia de Última Esperanza
 - ② Torres del Paine
 - ③ Puerto Natales
 - ④ Río verde
 - ⑤ Laguna Blanca
 - ⑥ San Gregorio
 - ⑥ Punta Arenas
 - ⑦ Primavera
 - ⑧ Porvenir
 - ⑨ Timaukel
 - ⑩ Cabo de Hornos

Figura 4. Región de Magallanes y la Antártica Chilena
Fuente: Elaboración propia

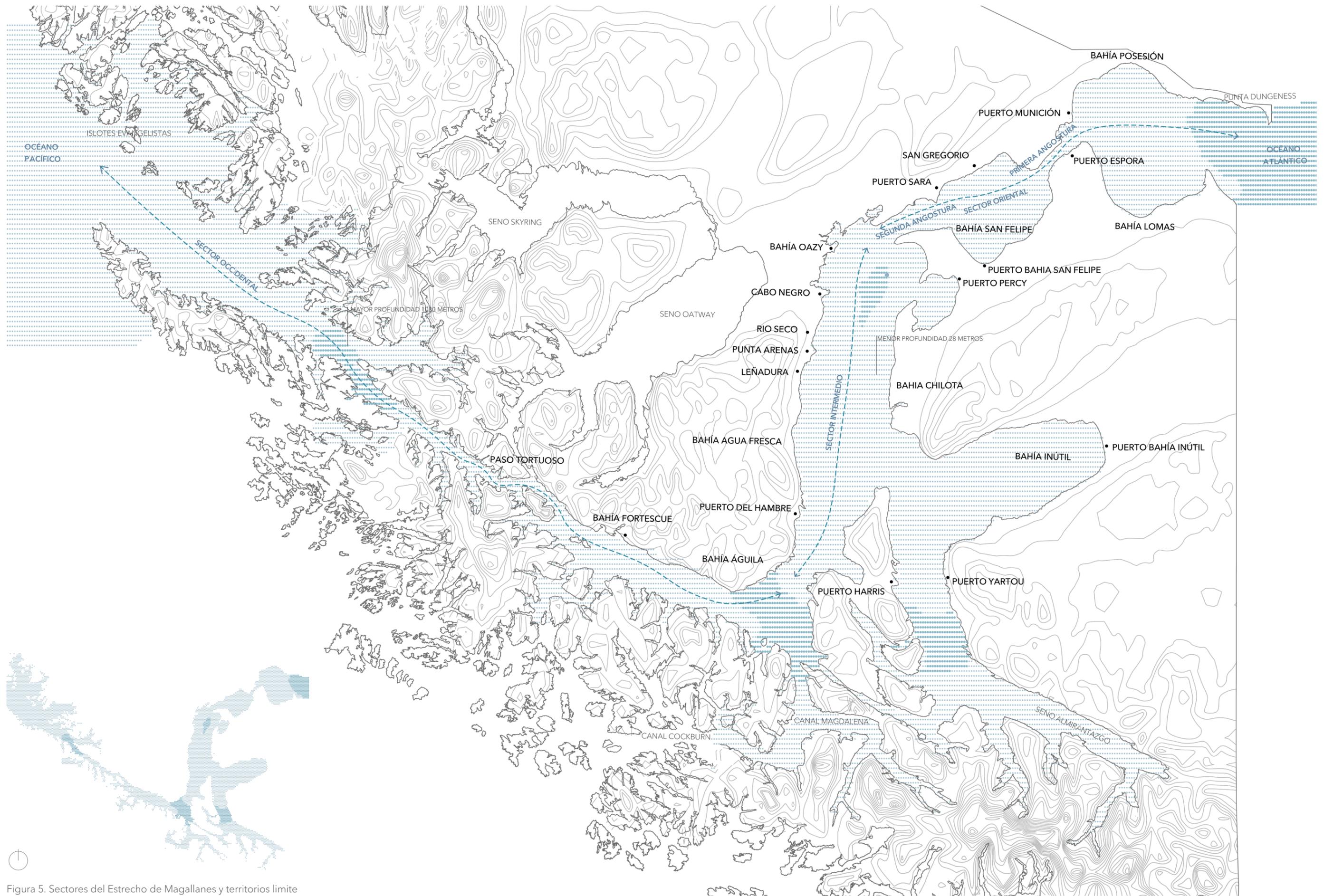


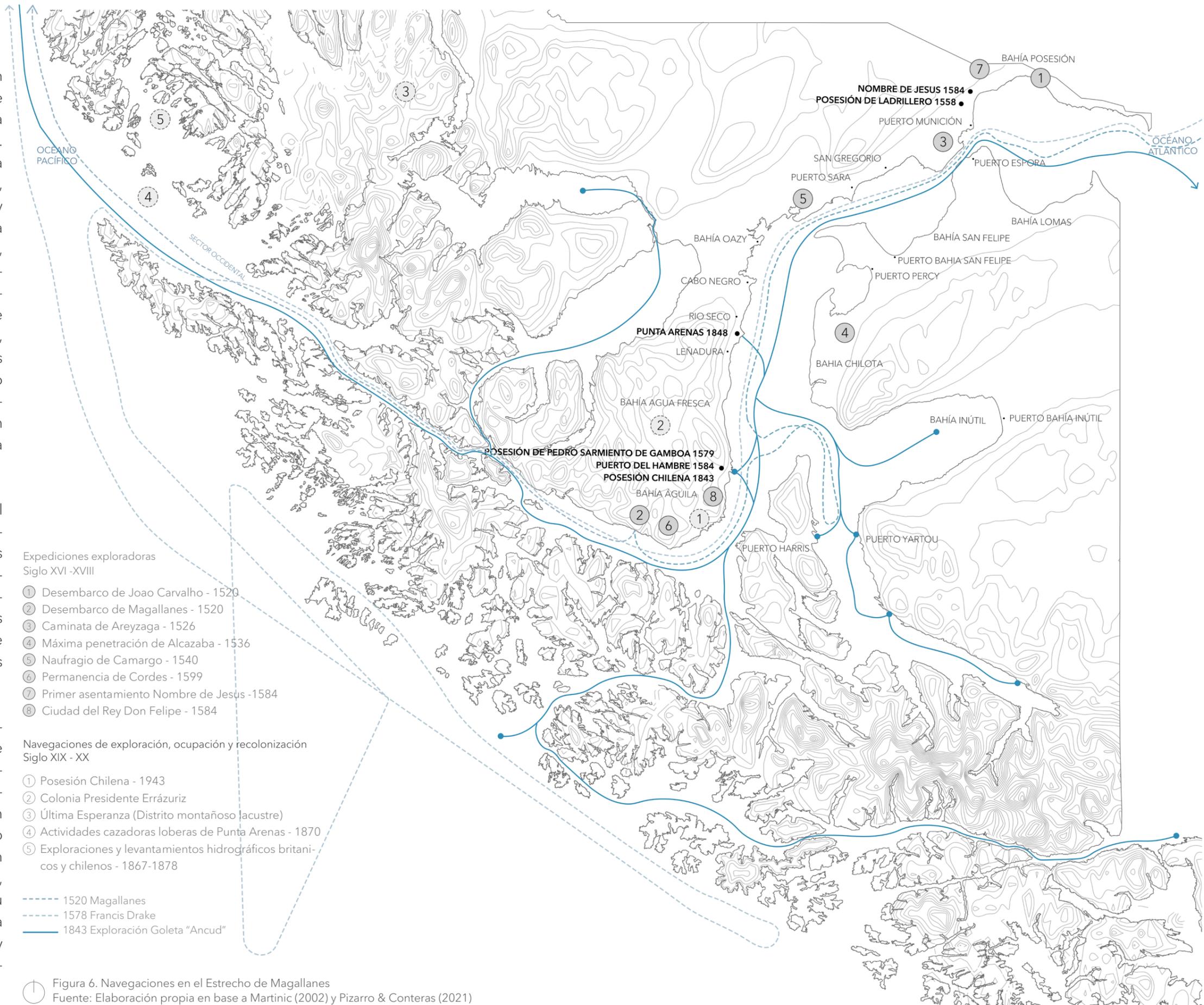
Figura 5. Sectores del Estrecho de Magallanes y territorios limite
 Fuente: Elaboración propia

Antecedentes históricos del Estrecho de Magallanes

El Estrecho de Magallanes fue alcanzado en 1520 por la Armada de Especiería al mando de Magallanes-Elcano, a través de la primera vuelta al mundo de setenta mil kilómetros (1519-1522). Esta travesía financiada por la corona española zarpó con una flota magallánica de cinco naves, de las cuales solo una finaliza la expedición y regresa al puerto de San Lúcar de Barrameda completando la primera vuelta al mundo (Rozzi, 2020). En la expedición de Magallanes, Pigafetta y Elcano, se constituye un nuevo límite continental, que posiciona la geografía del confín de América, conformado por el Fuego Patagonia, las islas Falkland-Malvinas y la Antártica. Además de un pasaje bioceánico, que conecta el océano Atlántico y Pacífico, el actual Estrecho de Magallanes, otorgándole un legado a este lugar, en una dimensión histórica, cultural y geográfica (Garces & Feliu, 2021).

Cuando Magallanes pasa por este territorio, el Estrecho de Magallanes ya había sido descubierto hace más de 11.000 años por distintas civilizaciones, con sus propias lenguas, tradiciones y cosmovisiones, como los Aonikenk, Selk'nam y Kaquesqar. Estas fueron vistas por los exploradores a través de sus naos, otorgándole el nombre de "Tierra del Fuego" o "Tierra de los Patagones" (Martinic, 2002).

La importancia del Estrecho de Magallanes radica desde su condición geográfica, ya que este ha sido el escenario marítimo de distintas exploraciones y descubrimientos que han ido marcando hitos históricos a lo largo del tiempo. Sin embargo, también ha sido testigo de un campo de conflictos, de exterminios, de depredación natural y explotación humana (Garces & Feliu, 2021). Por otro lado, analizándolo desde su condición extrema, en este remoto lugar, se ha establecido una relación entre las sociedades y las formas de ocupación de un territorio bioceánico conformando un paisaje cultural extremo.



Hallazgo, exploración y conocimiento

Siglo XVI al XIX

Después de la exploración de Hernando de Magallanes, llegaron distintos expedicionarios, científicos, investigadores y cartógrafos, que comenzaron a conocer y tomar posesión de este lugar distante e inhóspito. Entre ellos el capitán Juan Ladrillero (1558) que cumpliendo el deber que le fue encomendado por la gobernación, toma posesión del Estrecho y sus tierras aledañas, la Patagonia y Tierra del Fuego, además de realizar un reconocimiento de las tierras y las aguas australes (Martinic, 2002).

Tras la expedición, las aguas permanecieron libres de naves europeas hasta la llegada de corsarios ingleses como Francis Drake (1578) quienes terminaron con la exclusividad hispánica de la navegación del Estrecho de Magallanes y realizaron exploraciones descubriendo la insularidad fueguina. Bajo esta amenaza, el Rey de España

Felipe II, designa a Pedro Sarmiento de Gamboa la tarea de explorar distintas rutas y estudiar la posibilidad de poblar las costas del Estrecho de Magallanes, y tras una larga data de los infortunios de las navegaciones por intentar finalmente poblar este territorio, fundan finalmente los primeros asentamientos de la región denominadas "Nombre de Jesús" y "Ciudad del Rey Don Felipe", situada en la península de Santa Ana, conformada como una ciudad-fuerte (1584) (Martinic, 2006; Garces & Feliu, 2021).

El primer intento de colonización española en la región más austral del continente fue un evento infortunado. Concluidos los trabajos de colonización de Sarmiento de Gamboa en la ciudad del Rey Don Felipe, Sarmiento inicia otra travesía hacia España con el fin de llegar con los suministros prometidos, pero los corsarios ingleses lo capturan, impidiendo su regreso. Así fue como el mal clima, la falta de recursos y la incapacidad de producir u obtener provisiones por parte de

los residentes de en los asentamientos, provoca la muerte por inanición. Martinic (2002), menciona que en 1587, llegan los corsarios ingleses comandados por Thomas Cavendish, que observan el aspecto de población y lo bautizan como "Port Famine" o "Puerto del hambre".

Periodo de expansión y colonización

1843-1905

El recuerdo de este trágico fin y la condición de inhabilitabilidad del territorio evitaron cualquier intento de colonizar. Por otro lado, las noticias describían a través de los libros a la Patagonia y Tierra del Fuego, como: "extrañas tierras pobladas por animales de fabula y por gigantes hombres de simioide aspecto (...) apareciendo con distintos nombres, País de los Patagones, Terra Gigantum, Terra Magellánica en la parte continental, y la trasfretana con las denominaciones de Terra incógnita, Terra Australis, País de los Fuegos, etc"

(Martinic, 2002, pág. 35)

La necesidad de mejorar el conocimiento geográfico del territorio impulso una serie de expediciones marítimas por el navegante español Antonio de Córdova (1789), posteriormente Phillip Parker King (1826) y Robert Fitz Roy (1828) del almirantazgo británico, que hicieron aportes a la cartografía y a la navegación.

Por su parte el naturalista Charles Darwin hizo un gran aporte al conocimiento de la historia natural de la región. Y mas tarde el aporte del antropólogo Martin Gusinde (1919-1923), que fue testigo del genocidio Selknam durante los años que realizo expediciones.

En esta época las naves transitaban por las aguas del Estrecho de Magallanes, y existían puntos de recalada en la ribera norte a pesar de que los territorios aledaños no pertenecian a nadie.

Exploraciones del Estrecho de Magallanes

1520-1606



1606-1769



1769-1900



ACTUALIDAD



Figura 7. Descubrimiento y exploraciones del Estrecho de Magallanes
Fuente: Elaboración propia en base Pizarro y Contreras (2020)

Historia de la ciudad de Punta Arenas

La ciudad puerto del fin del mundo

Hacia 1840, el Estrecho de Magallanes era una ruta obligada entre los dos océanos más grandes del mundo, impulsado por el comienzo de la navegación a vapor en las costas chilenas, por su parte las tierras aledañas eran consideradas territorio de nadie. Este acontecimiento aceleró la ocupación por parte de Chile de los territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego, en donde Bernardo O'Higgins, le menciona la importancia de colonizar el Estrecho de Magallanes al presidente Manuel Bulnes.

Así fue como a mediados de 1842, O'Higgins pasa a ser el encargado de la expedición colonizadora comandada por el capitán Juan Williams, para implantar la soberanía chilena en el Estrecho. En 1843 zarpa la goleta Ancud, desde Chiloé, llegando a la punta de Santa Ana, muy cerca de donde estuvo la ciudad del Rey Don Felipe, donde construyeron un pequeño fuerte denominado "Bulnes", el primer establecimiento perma-

nente en la vastedad patagónica.

Sin embargo, el lugar elegido no tenía protección del clima, era muy pobre en recursos naturales, tierras para cultivos y pastos adecuados para el ganado, por lo que, en el año 1848, se designa a José Santos Mardones como gobernador de Magallanes, quien decidió, mover la colonia a un sitio más adecuado a las cercanías del río del Carbón, lugar conocido como Sandy Point o Punta Arenosa. Así es como nace el caserío de Punta Arenas, lugar que afirma el dominio chileno en la Patagonia austral y el Estrecho de Magallanes.

La ciudad de Punta Arenas fue fundada como una colonia penal y un fuerte militar. Situándose sobre una planicie costera con condiciones favorables para el asentamiento, a orillas del río del Carbón, protegida por un cordón montañoso y bosques, que proporcionaban recursos para la construcción (Garces & Feliu, 2021). Continuó

funcionando como colonia penal hasta que fue declarado puerto menor y puerto libre en 1868, lo que marcó una transformación de una pequeña aldea a un "emporio de vida y riqueza" (Martinic, 2002, pág. 49). De esta manera se crea el primer Plan Regulador utilizando la forma urbana de damero de 100 por 100 metros con edificaciones en el perímetro y huertos interiores, planteamiento a partir del cual creció la ciudad (Garces & Feliu, 2021).

El puerto de Punta Arenas adquiere mayor relevancia en el año 1868. En primer lugar, cuando la compañía inglesa de Vapores: *The Pacific Steam Navigation Company* informa que su navegación hacia el puerto de Valparaíso desde Europa dispondría de una nueva recalada: Punta Arenas, que además de vincular la colonia a puertos europeos, también ayudó a activar el comercio (Santana, 2017). En segundo lugar, la colonia fue adquiriendo una mayor presencia internacional con

el descubrimiento de oro en el río del Carbón y la explotación de los yacimientos de carbón de piedra, lo cual trajo la presencia de inmigrantes europeos como José Menéndez, Elías Braun y José Nogueira a la región, generando un impulso y desarrollo a través de la economía ovina.

Con el auge aurífero el comercio crece junto a toda clase de negocios, transformando Punta Arenas en un pueblo cosmopolita en donde vivían empresarios y esforzados colonos. La última década de este siglo fue una de las más significativas para el crecimiento de Magallanes, ya que fue el periodo en donde se consolidó el desarrollo económico y en donde además ser magallánico ya tenía su propia identidad

El crecimiento de la economía ganadera aceleró la desaparición de los selknam, en un lapso de tan solo una década, este hecho fue una consecuencia del comienzo de la explotación ovejera



Figura 8. Vista del puerto de Punta Arenas en 1908, con un total de 63 barcos fondeados en la bahía, cuando la Gran Flota Blanca norteamericana, con 27 buques de guerra, recaló en su viaje desde el Atlántico al Pacífico
Autor: Kwasny, Adofe (1908)

en los campos fueguinos por las grandes sociedades y el dominio de ellos sobre el territorio. Los fuertes conflictos de parte de los colonos, sobre los selknam causaron un genocidio total la etnia, perdiendo el valor de una cultura que habito la vastedad magallánica mucho antes de todos los intentos de habitar el territorio.

Prosperidad y época dorada (1906-1920)

El desarrollo económico de la ciudad y la posterior expansión de Punta Arenas se vio favorecida por su ubicación geográfica estratégica, dado que se sitúa a un borde del principal paso bioceánico natural del mundo, el Estrecho de Magallanes, que une los dos océanos más grandes del mundo el océano Atlántico con el Pacífico, en donde se desarrollaban las principales rutas de navegación de aquel entonces. Por otro lado, Punta Arenas se presentaba como el único puerto de entrada y salida de abastecimientos y productos, y puerto de embarque y desembarque de pasajeros, siendo el único centro social, comercial e industrial en el sur (Santana, 2017).

La vinculación marítima de Magallanes con Europa era muy importante en la época, ya que constituía desde hace cuarenta años el puerto regular de recalada para la compañía de navegación transatlántica: Compañía Inglesa de Vapores y la Compañía Alemana de Vapores "Kosmos", que otorgaban entre ambas un servicio semanal de carga y pasajeros al territorio (Martinic, 2002).

Tras la consolidación del desarrollo económico en la región, la población crecía de forma significativa, con la llegada de inmigrantes europeos, como croatas, británicos, españoles, asturianos, italianos, alemanes y franceses. Además de la llega de migrantes del centro y sur de Chile, especialmente desde Chiloé (Memoria Chilena, 2021). En el año 1885 se registraban tan solo 2.000 habitantes, mientras que 22 años más tarde, en 1907 el censo oficial registró un total de 17.330 habitantes (Martinic, 2002).

En esta época la ganadería ovina era considerada una actividad que requería el establecimiento de actividades industriales derivadas para el aprove-

chamiento de los subproductos. De esta manera, se instalaron además de estancias, algunas graserías, curtiembres y barracas de cueros, además de los primeros frigoríficos modernos en Rio Seco y Puerto Sara. Uno de los principales ejemplos fue la Estancia San Gregorio, lugar en donde hoy en día se encuentra el vapor Amadeo y el clíper Ambassador. La ocupación a lo largo del territorio con estancias ganaderas, impulso el crecimiento de la navegación de cabotaje. Este movimiento marítimo le otorgaba a Punta Arenas la condición de centro mercantil de la Patagonia, estimulando aún más su auge y crecimiento (Martinic, 2002; Garces & Feliu, 2021).

La actividad económica produjo una potente expansión comercial, generando una prosperidad que se veía reflejada en el crecimiento urbano, conformando la ciudad más cosmopolita del territorio (Valenzuela & Pizzi, 2013), lo cual se podía observar tanto en sus edificios privados como en los públicos. La influencia arquitectónica europea se veía reflejada en las grandes mansiones y galerías levantados por las familias pioneras y los edi-

ficios levantados por las grandes compañías, los cuales empezaban a conformar el centro de una metrópoli.

Llegando a 1910, la gran época dorada de Punta Arenas comenzó a decaer, debido a la disminución del movimiento marítimo. Esta disminución se produce como consecuencia de la Primera Guerra Mundial, la restricción del tráfico marítimo y por último la apertura del Canal de Panamá en 1914, lo cual terminó por borrar al Estrecho de Magallanes como una de las principales rutas de navegación y afectando rotundamente su desarrollo antes visto.

"Durante el primer semestre de 1914 el tráfico al puerto de Punta Arenas fue de 152 naves, descendiendo a 47 durante el primer semestre de 1915 y llegando a prácticamente 0 para el segundo semestre de 1918". (Martinic, 2006, pág. 1025).



Figura 9. La Gran flota Blanca o *Great White Fleet* de EE.UU en el Estrecho de Magallanes, 1908.
Fuente: Archivo Naval USA, 1908



Figura 10. Aspecto de Plaza Muñoz Gamero en desfile dominical, 1920.
Fuente: Archivo Fotográfico Histórico del Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia.



Figura 11. Fragata Lord Lonsdale
Fuente: Elaboración propia

El paisaje cultural de Estrecho de Magallanes

Paisaje cultural extremo

El concepto paisaje cultural nace a partir de la idea de paisaje o Landschaft. El concepto de paisaje, se entendía como el conjunto de elementos naturales en un espacio determinado y la noción de un área basada en el posicionamiento de elementos en un espacio, en el cual se pueden definir patrones. Este concepto de paisaje pasa a ser interpretado por sociólogos que mencionan complementan el concepto de paisaje definiéndolo como la incidencia mutua entre naturaleza y la humanidad, indicando la existencia de una relación entre las formas culturales de la vida y los territorios o paisajes (Sabaté, 2021).

Este concepto de paisaje fue revisado por Sauer (1925), rescatando la idea de paisaje cultural y definiéndolo como un espacio narrado por la manifestación de la identidad de los habitantes que viven en un espacio determinado, en donde el paisaje cultural pasa a ser el resultado de las acciones de una cultura a lo largo del tiempo sobre el paisaje natural. El paisaje cultural es el registro del ser humano sobre el territorio, un texto que se puede escribir e interpretar, creado por un grupo social a partir de un paisaje natural, o dicho de una manera mucho más sencilla, es la huella del trabajo sobre el territorio (Sabaté, 2021; Garcés 2020).

En 1992, el concepto de paisaje cultural pasa a ser integrado por la Unesco ante la necesidad de realizar un cambio sobre la consideración de los valores patrimoniales. En donde definen patrimonio cultural como: "lugares que combinan el trabajo de la naturaleza y el ser humano, y que son ilustrativos de la evolución de la sociedad humana y del uso del espacio a lo largo del tiempo, bajo la influencia de limitaciones físicas y/o opor-

tunidades presentadas por el medio natural y de sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales".

Condición de lejanía y territorio extremo

Según Bonomo, et al., (2021), el territorio de Magallanes reúne todas las condiciones para ser considerado un paisaje cultural, ya que este territorio es un palimpsesto² cargado de historia, que nos ofrece un paisaje singular y es el contenedor de un testimonio histórico patrimonial muy valioso. Por su parte, Sabaté (2021), vincula este concepto de paisaje cultural a sus condiciones geográficas extremas, estableciendo el concepto de paisaje cultural extremo, tanto por las formas antrópicas que han habitado el territorio, como por sus condiciones geográficas y climáticas.

Una condición que define de muy buena manera a Magallanes, es su condición de lejanía y aislamiento del resto del territorio nacional, debido que carece de una conexión terrestre que lo vincule directamente con el resto del país. Existen vías de conectividad, sin embargo, estas son marítimas, aéreas o terrestres pero a través de Argentina.

Esta condición, lo hace un territorio de un muy difícil acceso, de escasa población, con un déficit de infraestructuras y servicios, y con una considerable dependencia funcional y económica. El Comité Interministerial para el Desarrollo de Zonas Extremas y Especiales (1994), define a la región de Magallanes como Zona Extrema, caracterizándolo como un territorio extremo y especial, que posee un aislamiento crítico, población escasa y dispersa, presencia deficitaria del aparato públi-

co y bajo nivel de desarrollo socioeconómico.

El territorio del Estrecho de Magallanes se encuentra en el fin del mundo, por lo que esta misma condición de lajanía hace distintivos sus paisajes. En cuanto al paisaje natural, existe una percepción de inmesidad y de horizontal que son muy distintivas de Magallanes, esta tiene los caras, por un lado la pampa con un horizonte llano y por el otro lado la calma del Estrecho de Magallanes, lo cual otorga una sensación de vastedad y de infinitud.

Sus paisajes en estado natural parecen ser un lugar que no ha sido tocado por nadie, cuando la realidad es que es un lugar que contiene la historia de varias culturas superpuestas.

Resistencia al clima

Magallanes posee un clima bastante extremo en donde predomina la fuerza del viento como un elemento distintivo de la zona, que determina el paisaje natural y modela el paisaje cultural dejando huellas de la resistencia al clima y al paso del tiempo. Este clima, condiciona las formas vida, en donde estas se tienen que adaptar a un territorio extremo.

“Incluso en verano, el viento es gélido y puede alcanzar temperaturas muy bajas, mostrar cambios continuos, de fuertes vientos a calma total, o de un sol espléndido a aguaceros intempestivos. Un recorrido por este territorio despierta una sensación de infinitud” (Sabaté, 2021).

Es en este territorio singular y extremo donde se han adaptado sucesivas culturas, generando la idea de un palimpsesto, que se ha escrito una y otra vez. Las modificaciones en el territorio se han superpuesto sobre lo existente, muchas veces borrando las huellas de las culturas más antiguas.

Todos estos son indicativos de que Magallanes podría considerarse un paisaje cultural que ha pasado por distintas transformaciones a lo largo del tiempo, en donde es necesario un sistema de protección que rescate los vestigios de distintas culturas, desde las huellas que dejaron los pueblos originarios, siguiendo con los primeros colonizadores españoles, expedicionarios, científicos e investigadores, los buscadores de oro y los estancieros, y el crecimiento de un núcleo urbano, la ciudad de Punta Arenas (Sabaté, 2021).

Finalmente, es importante observar el Estrecho de Magallanes a través de su condición de medio de transporte marítimo que trasciende la línea de la costa, generando un paisaje cultural marítimo. El concepto de paisaje cultural marítimo es un concepto que combina la tierra y el mar. Este concepto surge ante la necesidad de un término que integre los vestigios de una cultura marítima tanto en tierra como debajo del agua, lo que se conoce como una cultura marítima (Westerdahl, 1992). Este paisaje pretende mostrar como el ser humano establece una relación con el mar conformando una sola unidad.

Lonsdale

“Barco Lonsdale en la costanera, no puedo dejar de sobrecogerme ante tu agónica estampa de gigante vencido, cual cetáceo herido de muerte, con la sangre de la herrumbre coloreando tus vértebras y tu quilla sufriendo el embate furioso de las olas eternas. Me parece verte huyendo pavorido de las orcas asesinas o de los japoneses, por tu codiciado aceite. ¿Cómo llegaste a esta playa a descansar de tu largo periplo? ¿Recuerdas los alegres presagios de tu cuna en Irlanda? ¿O a esos hombres valientes que pisaron tu casco, que soñaron océanos y hasta vieron sirenas en las aguas del mundo?”

Rosamel Montes Riquelme, 74 años, Punta Arenas. Magallanes en 100 palabras, 2022

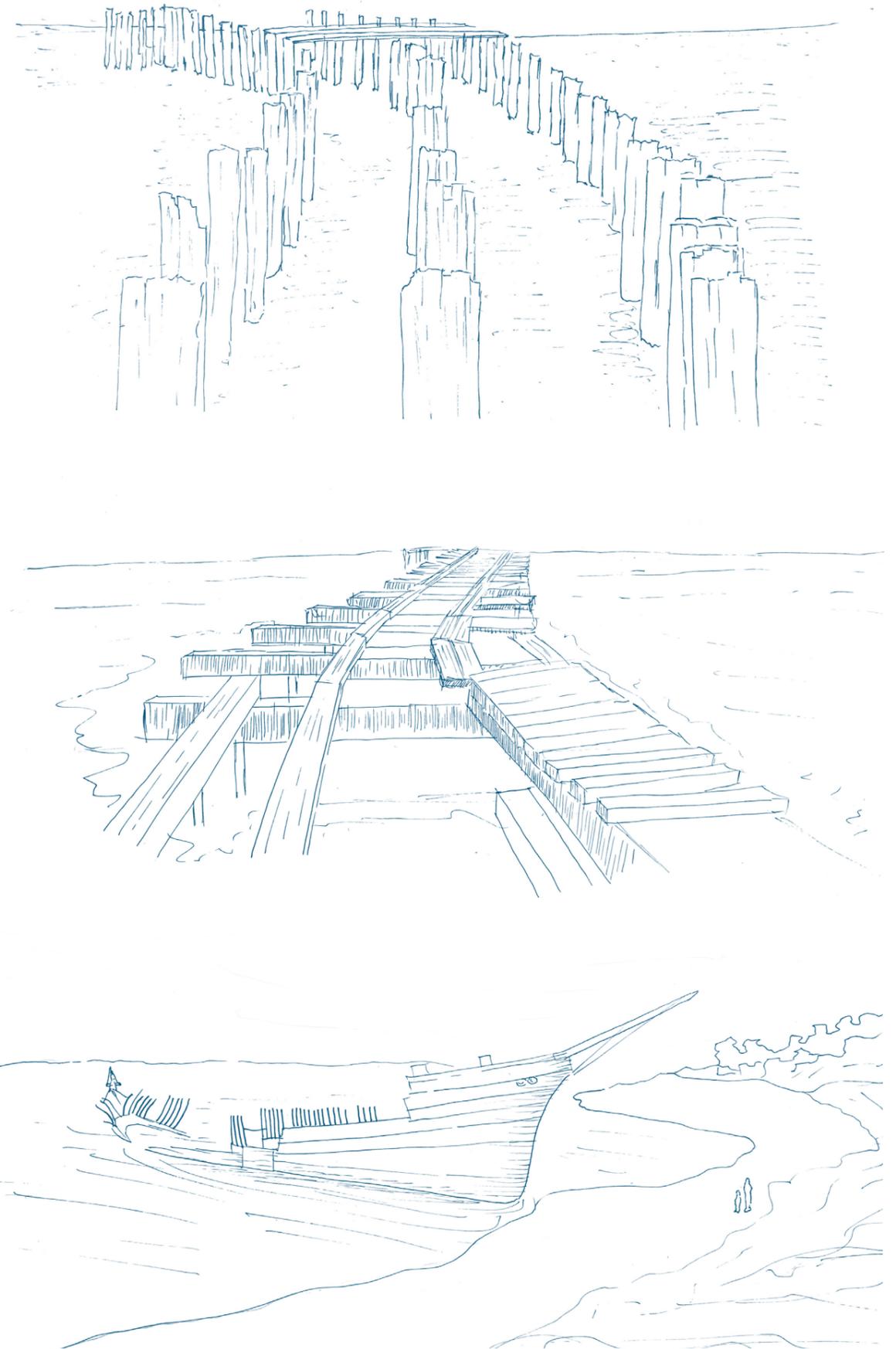


Figura 12. Croquis de elementos marítimos y portuarios en Magallanes
Fuente: Elaboración propia

Patrimonio portuario de Punta Arenas

Barcos, faros y muelles

El Estrecho de Magallanes contiene la historia de exploración de todo un territorio, una larga historia de movimiento marítimo que ha ido transformándose a lo largo del tiempo y en donde se han marcado hitos que marcan la historia de Magallanes.

Varios pueblos originarios fueron canoeros y desarrollaron su forma de vida vinculada a los canales de esta demografía (Martinic & Fernández, 2019). Luego, fueron atraídos a este territorio los buques a vela, en donde venían los expedicionarios europeos a explorar el territorio con los que crecieron las conexiones y rutas marítimas; en una segunda instancia, los colonizadores intentando tomar posesión de este territorio extremo muy inhabitable; y en tercera instancia las exploraciones marítimas, que permitieron la llegada de distintos navegantes y naturalistas.

El Estrecho de Magallanes y todo su territorio marcado por sus intentos de colonización fallidos y por su dificultad de navegación, solía ser una ruta obligada entre los dos océanos más grandes del mundo por el impulso de la navegación a vapor, sus tierras aleñadas eran consideradas territorio de nadie, lo que en su momento conformo una de las razones determinantes para la ocupación del Estrecho y sus territorios aledaños.

Es así como el movimiento marítimo empezó a tomar mayor relevancia durante el periodo de la ocupación colonizadora del territorio y su posterior consolidación (1885-1920). Debido a su ubicación extrema y remota respecto a otros lugares mucho más civilizados en Chile y Europa, la vía marítima era el único elemento indispensable para el poblamiento y el desarrollo económico del territorio, haciendo del mar y sus distintas labores relacionadas, elementos esenciales para el desarrollo de este proceso.

La actividad marítima requirió de armado de

naves, formación de oficialidad y tripulaciones, servicios industriales, abasto de naves, creación de oficinas y administración y un sistema de señalización que se materializó a partir de los faros habitados a lo largo del Estrecho de Magallanes (Martinic & Fernández, 2019).

La presencia de europeos que hicieron su fortuna tras diferentes actividades económicas en la región facilitaron el contacto comercial con los mercados internacionales principalmente con Europa, tanto así que existió un claro dominio de buques con bandera inglesa, seguido de los buques alemanes que utilizaban el puerto de Punta Arenas como centro de negocios y como recalada.

A fines del siglo XIX navegaban por el Estrecho de Magallanes vapores de las empresas Pacific Steam Navigation Company, Compañía Alemana de Vapores Kosmos, Compañía Inglesa Lamport Holt, Greenock Steam Ship, W.R. Grace & Co., Compagnie Chargeurs Reunis, Línea Hamburgo-Sudamericana y Gulf Line Ltda., además de Transportes nacionales con naves de la Armada de Chile, que conectaban Punta Arenas con otros puertos del centro del país.

En la época dorada, la apertura hacia los mercados europeos de productos principalmente provenientes de la industria ganadera, produjeron un impulso del comercio internacional de la región, por lo que el puerto logró posicionarse como el principal centro urbano al sur del paralelo 41° (Martinic, 2002; Santana, 2017).

A lo largo de un prolongado servicio de los buques y muelles situados a lo largo territorio y su posterior decadencia, estos elementos portuarios abandonados empezaron a sufrir el deterioro causado por el paso del tiempo y por la resistencia al clima, pero también por la falta de un mantenimiento y conservación patrimonial.



Figura 13. Canoas de los yaganes, 1882
Fuente: Museo Marítimo de Usuhia



Figura 14. Crucero en el Muelle Prat de Punta Arenas.
Fuente: Archivo La Prensa Austral (2018)

Conjunto de faros

Las infraestructuras de señalización marítima

El Estrecho de Magallanes fue una de las rutas más importantes entre el océano Pacífico y el Atlántico, por lo que a fines del siglo XIX se desarrolló el balizamiento del Estrecho de Magallanes, considerando la implementación de siete faros de gran envergadura, con el objetivo de otorgar seguridad a las rutas de navegación

Los faros son construcciones que generan una conexión entre el mar y la tierra, y presentan características arquitectónicas singulares, reconociéndolas como tipología arquitectónica. Además de presentarse como construcciones que tienen el valor cultural y representan todo el movimiento marítimo de una época, lo cual les otorga una gran importancia como patrimonio (Martinic & Fernández, 2019).

Existen distintos sectores estratégicos en donde fueron situados cada uno de los faros. En Punta Dungeness se ubica el faro que señala la entrada del Estrecho de Magallanes desde el Océano Atlántico o su boca oriental (1899), mientras que, en el sector Evangelistas, se encuentra un faro en la entrada desde el Océano Pacífico o su boca occidental (1896). Entre ellos, se construyeron los faros: Bahía Félix (1907), San Isidro (1904), Isla Magdalena (1902), Punta Delgada (1898) y Posesión (1900) y el último habilitado Fairway (1920).

El faro "Punta Dungeness" es uno de los más importantes, debido que aporta seguridad a la navegación en la embocadura del Atlántico, aguas que fueron consideradas como peligrosas, tanto por las corrientes marinas como por las condiciones climáticas que se presentan en el área. Este se ubica a una gran altura con el objetivo de verse fácilmente por los navegantes en el mar, mientras que la linterna del faro tiene un alcance de 21 millas náuticas con destellos cada 10 segundos.

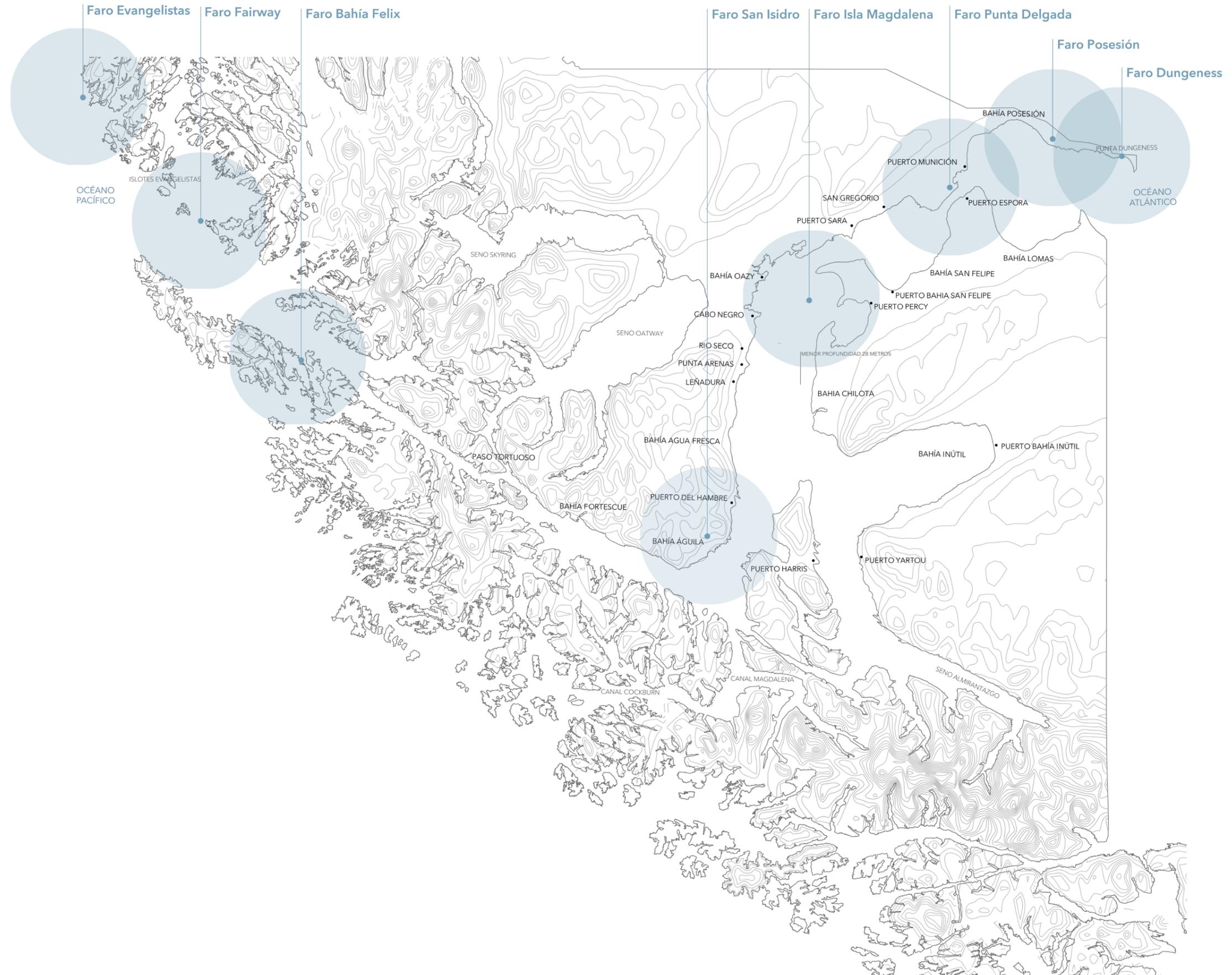


Figura 15. Plano de localización de los faros del Estrecho de Magallanes
Fuente: Elaboración propia

La flota inmóvil

El gran cementerio de barcos

Las embarcaciones abandonadas y deterioradas que se encuentran en el borde costero del Estrecho de Magallanes conforman un gran cementerio de barcos a lo largo del territorio.

Esta flota inmóvil no solo visibiliza una larga historia de navegación, exploración y conquista del territorio, sino que también muestra el apogeo y decadencia de una importante época dorada caracterizada por el movimiento portuario. Por otro lado, gran parte de los vestigios portuarios han ido formando parte de la costa en consecuencia del clima extremo, mostrando así la gran dificultad de la navegación y los malos climas que hacían de los naufragios un tema bastante frecuente.

Estos elementos estáticos permanentes en la costa han logrado formar parte del paisaje cultural magallánico, en especial para la ciudad de Punta Arenas. Sin embargo, estos vestigios también representan la huella tangible de un paisaje cultural marítimo y un patrimonio portuario poco puesto en valor, ya que casi todas estas ruinas tienen un nivel de deterioro considerable y existe un desconocimiento de la historia de cada uno de ellos.

Pese a que estos buques albergan un valor cultural e inmaterial y a su vez representan una extensión de la ciudad en el mar, no se ha planificado o configurado el borde costero en relación con este patrimonio. Según el Decreto Supremo N° 12 del año 1974 (Consejo de Monumentos Nacionales, 1974), algunas de estas embarcaciones son consideradas Monumentos Históricos, sin embargo, no se ha evitado el progresivo deterioro de estas embarcaciones.

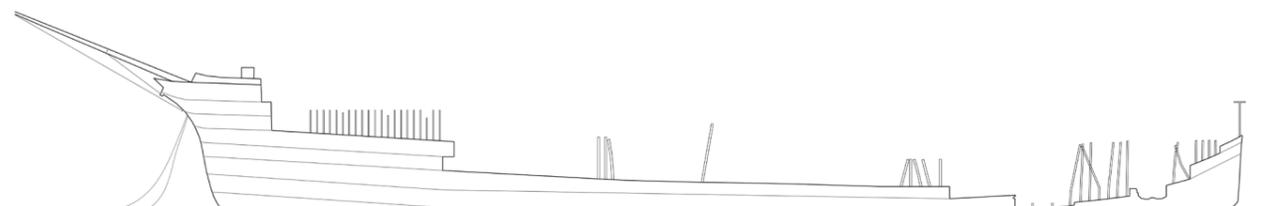
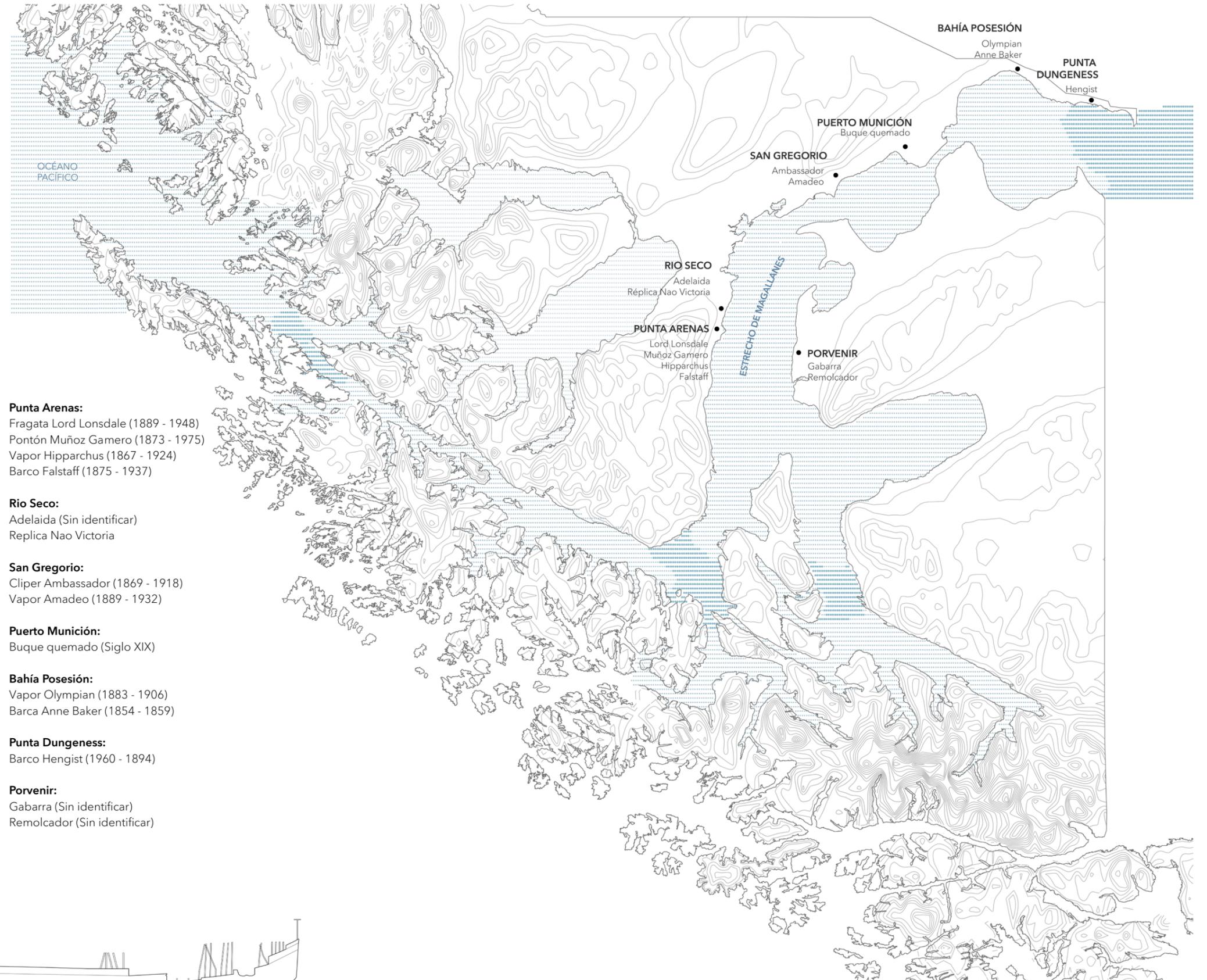


Figura 16. Elevación Fragata Lord Lonsdale
Fuente: Elaboración propia



Punta Arenas:

Fragata Lord Lonsdale (1889 - 1948)
Pontón Muñoz Gamero (1873 - 1975)
Vapor Hipparchus (1867 - 1924)
Barco Falstaff (1875 - 1937)

Río Seco:

Adelaida (Sin identificar)
Replica Nao Victoria

San Gregorio:

Clíper Ambassador (1869 - 1918)
Vapor Amadeo (1889 - 1932)

Puerto Munición:

Buque quemado (Siglo XIX)

Bahía Posesión:

Vapor Olympian (1883 - 1906)
Barca Anne Baker (1854 - 1859)

Punta Dungeness:

Barco Hengist (1960 - 1894)

Porvenir:

Gabarra (Sin identificar)
Remolcador (Sin identificar)

Figura 17. Plano de localización de la flota inmóvil del Estrecho de Magallanes
Fuente: Elaboración propia

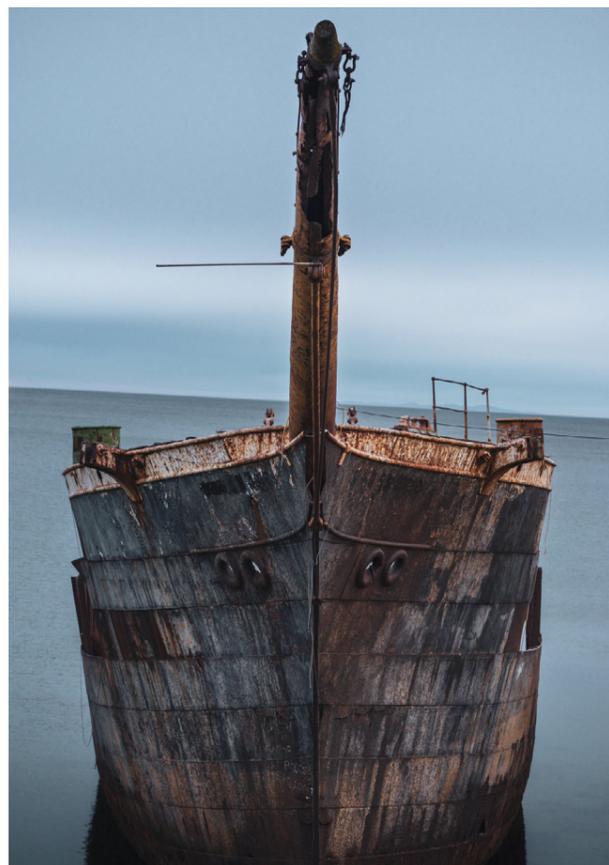


Figura 18. Fragata Inglesa Lord Lonsdale
Autor: Diego Campos, 2021

Fragata Lord Lonsdale

Punta Arenas
1889-1948

El buque Lonsdale o antiguo Ville du Havre fue una embarcación inglesa construida el año 1899 en el astillero Bigger en Irlanda. En 1909, la fragata realiza su último viaje de navegación desde Hamburgo a Mazatlán pasando por el Estrecho de Magallanes, mientras este se detuvo en el puerto Stanley en las islas Malvinas, el barco se incendió, por lo que tuvo que ser hundida para apagar el fuego. Posteriormente, fue vendida a la empresa Braun & Blanchard para ser utilizado como pontón lanero y luego fue abandonado. Actualmente se encuentra varado frente al parque María Behety y los restos del buque fueron declarados Monumento Histórico en 1974, el cual conserva su proa con el bauprés y un tramo de la quilla (Consejo de Monumentos Históricos, 1974).



Figura 19. Pontones de Asmar
Autor: Marc Cullen, 2019

Pontón Muñoz Gamero

Punta Arenas
1873 - 1975

La fragata Muñoz Gamero o antiguo Country of Peebles fue construida por astilleros de Inglaterra en 1873 y estaba destinada al tráfico mercantil. Fue obtenida por la Armada de Chile en 1898, para servir de pontón carbonero. En 1967 fue varado a un costado de la planta de Asmar para servir de rompeolas hasta hoy en día (Sandoval, 1972). En este lugar se encuentran otros dos barcos, el vapor Hipparchus (1867 - 1924) y el barco Falstaff (1875 - 1937), que tienen el mismo propósito. Ninguno de ellos se encuentra protegido

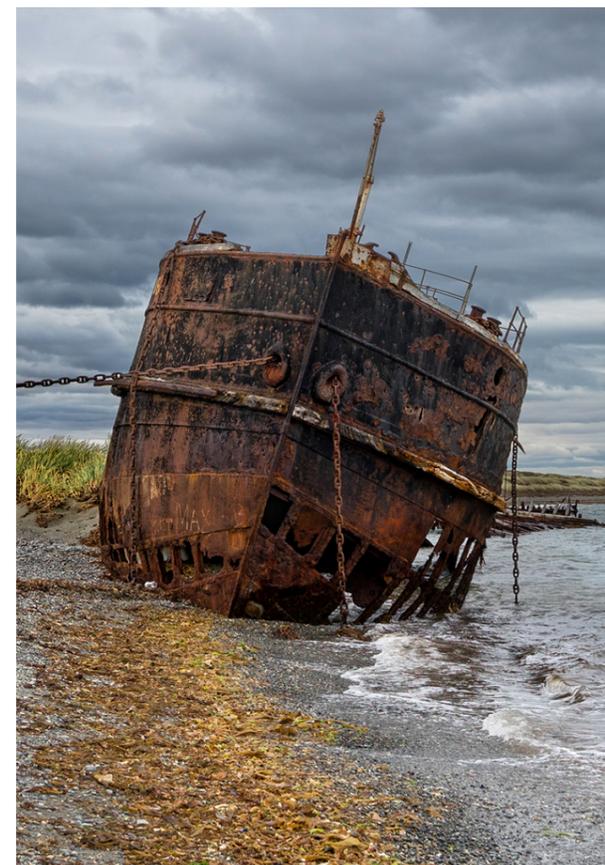


Figura 20. Clipper Ambassador
Autor: Sackl, 2015

Amadeo

San Gregorio
1889 - 1932

El buque a vapor Amadeo fue construido en 1884 en Inglaterra, y en 1892 fue adquirido por la naviera Menéndez Behety, siendo el propietario José Menéndez. Fue el primer buque de la flota magallánica y fue utilizado para el abastecimiento de las principales estancias ganaderas, ya que no existían carreteras ni caminos en la región. Esta varado en la Zona Típica Estancia San Gregorio desde el año 1932 en su actual ubicación. A pesar de que fue declarado Monumento Nacional en 1974, se encuentra mal estado de conservación por las olas que le han generado un daño a la estructura (Consejo de Monumentos Nacionales, 1974).



Figura 21. Clipper Ambassador
Autor: Sackl, 2015

Ambassador

San Gregorio
1869 - 1918

El clíper Ambassador fue una nave construida en Inglaterra, como un veloz velero de carga de madera de roble, efectuó este tipo de viajes hasta el año 1969 y luego se convierte en una barca que navegaba entre Europa, el lejano Oriente y la costa Atlántica de Estados Unidos. En el año 1896 la barca fue adquirida por un comerciante de Punta Arenas, quien se le ofreció a José Menéndez y Mauricio Braun, quienes la compraron para utilizarla de pontón lanero. En 1926, los dueños dieron de baja la embarcación, y fue varada en la Zona Típica Estancia San Gregorio, junto al vapor Amadeo. Sus restos fueron declarados Monumento Histórico en el año 1974, y su estado de conservación empeora de forma progresiva por la erosión marina (Consejo de Monumentos Nacionales, 1974).

Muelles históricos

Antecedentes históricos

En las primeras décadas del siglo XX Punta Arenas tenía varios muelles y atracaderos que se ocupaban de la carga y descarga de los bultos de buques chilenos y extranjeros.

Hacia finales de 1925, entre los muelles más importantes se encontraba el (1) Muelle Loreto (1903), (2) Muelle de carga Stubenrauch (1896), (3) Muelle Verde (1884) desaparecido actualmente y (4) Muelle Prat (1920), que configuraban el puerto de Punta Arenas (Fig. 25). Cada uno de los muelles existentes en Punta Arenas tenía una función, el Muelle Loreto traía el carbón para los vapores desde la Mina Loreto (Fig. 26), el de Barraca Centenario se utilizaba para fardos de lana, el de Leñadura y Tres Puentes embarcaban madera, mientras que el Muelle Prat era utilizado para movilizar pasajeros (Moreno, 2015).

Mantenimiento y conservación

Actualmente se pueden observar en la costanera los vestigios del Muelle Loreto y el Muelle Stub-

enrauch, los cuales tienen un estado de deterioro considerable, evidenciando el transcurso del tiempo y por la resistencia al clima extremo del sector. Asimismo, estas ruinas portuarias, no presentan un buen estado de conservación, ni tampoco se encuentran protegidos por el Consejo de Monumentos Nacionales, por lo que su deterioro ha sido progresivo a lo largo del tiempo.

Estos muelles representaban una extensión de la ciudad en el Estrecho de Magallanes, determinando la principal imagen de Punta Arenas como uno de los principales puertos a nivel nacional e internacional. Actualmente, estas ruinas forman parte del paisaje cultural de Punta Arenas y del Estrecho de Magallanes, como huellas de lo que fue el principio de la época dorada de la ciudad y su posterior decadencia. Su estado de abandono constituye un nuevo paisaje, en donde las ruinas conforman posaderos y sitios de nidificación de grandes colonias de aves como el cormorán imperial, reconocida como una de las principales postales de la ciudad de Punta Arenas.



Figura 22. Muelle Verde
Fuente: La Prensa Austral, 2015

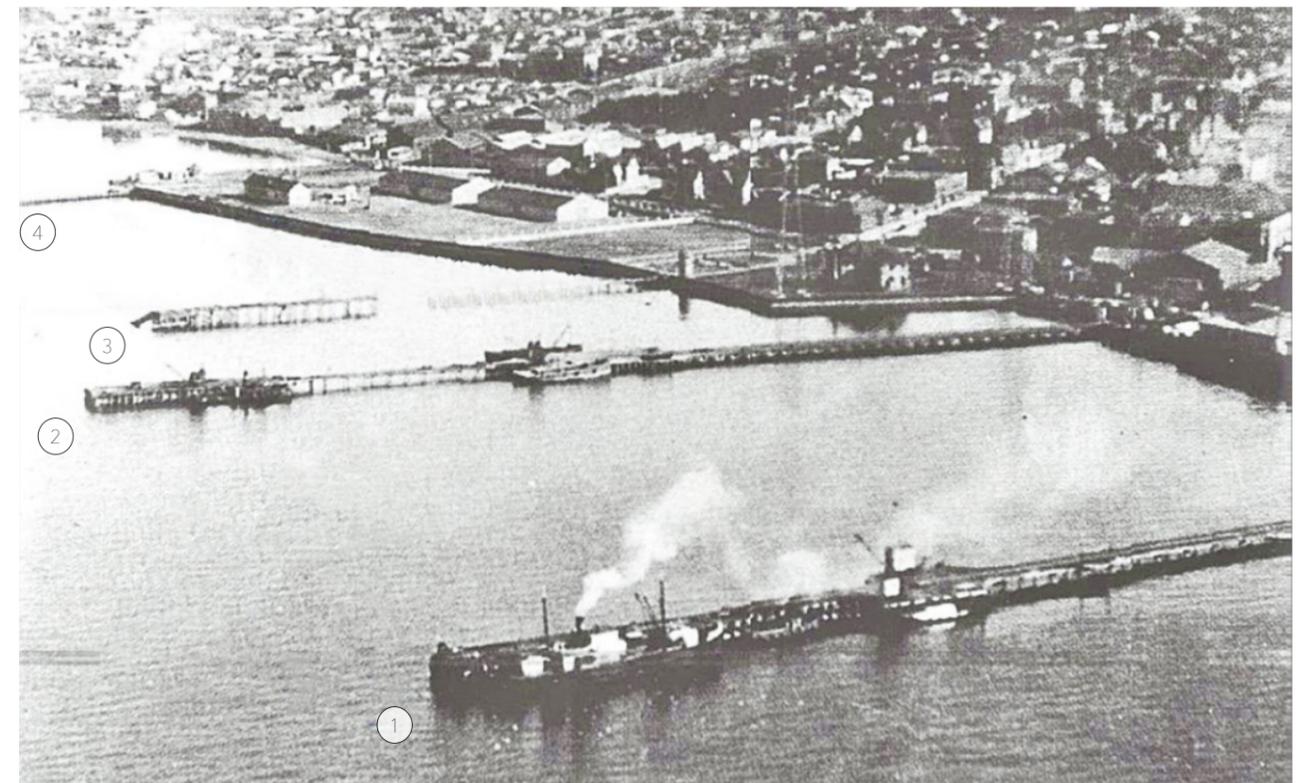


Figura 23. Vista aérea de los muelles de Punta Arenas hacia 1925
Fuente: La Prensa Austral, 2020



Figura 24. Muelle de carga "Loreto", 1919.
Fuente: Martinic, 2010

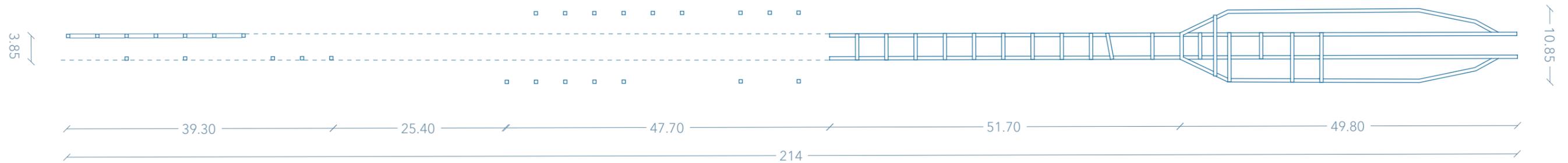
Muelle Stubenrauch (1896-1930)

El muelle Stubenrauch o también conocido como Muelle de Carga o Blanchard, fue construido en 1896 por los pioneros Rodolfo Stubenrauch y Mauricio Braun, años después de la construcción del muelle de pasajeros denominado Muelle Verde (1884). En sus años de servicio fue utilizado para el manejo de carga y mercancías hasta fines de la década de los treinta.

Este se encuentra en la continuación de la calle Roca y tiene una longitud de 214 metros de largo, construido en madera. Este muelle es el que posee un mayor nivel de deterioro. La única parte del muelle en la que se puede leer su estructura

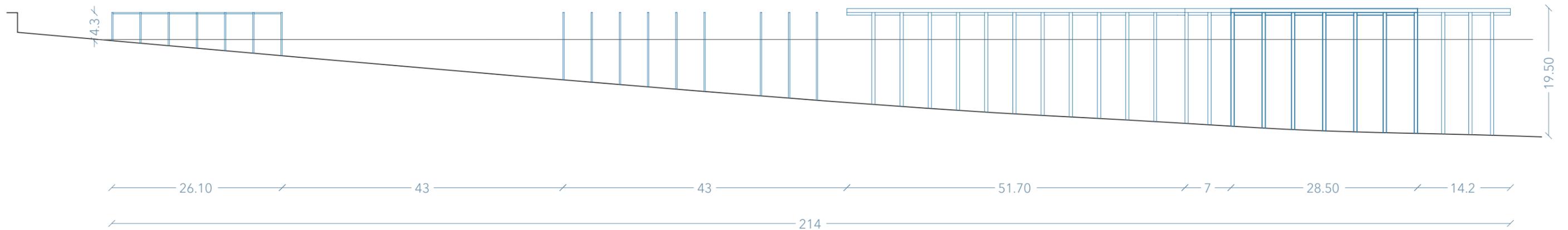
es su parte final, que aún conserva parte de su plataforma, mientras que la parte inicial e intermedia solo se conservan algunos pilotes.

Además de su gran importancia de carga y descarga de mercancías, en el año 1908 en este muelle se encontraba el vapor Huemul de la Armada, que esperaba a la Expedición Magallánica Sueca de Carl Skottsberg que se dirigía al seno Almirantazgo. En su momento llevaba a los residentes alemanes Muller y Pagels, que auxiliaron a la embarcación Dresden, que navegó por los canales patagónicos buscando refugio de los británicos por la Primera Guerra Mundial (Solar, 2013).



Análisis morfológico: Planta muelle de carga Stubenrauch

Figura 25. Planta de las ruinas del muelle de carga Stubenrauch
Fuente: Elaboración propia



Análisis morfológico: Elevación muelle Stubenrauch

Figura 26. Elevación de las ruinas del muelle de carga Stubenrauch
Fuente: Elaboración propia



Figura 27-28-29. Fotografías de los vestigios del muelle Stubenrauch
Autor: Castillo, Camilo (2021)

Muelle Loreto (1903 - 1945)

Las ruinas del Muelle Loreto se ubican en la continuación de la calle Pedro Montt en la costanera del Estrecho, y son vestigios de una época de auge minero trascurrido en Punta Arenas durante el siglo XIX y comienzos del siglo XX.

La historia del Muelle Loreto comienza en 1869, cuando se construye un tranvía que tenía como objetivo transportar el carbón producido en el "Valle de las Minas" hacia el puerto. Este funcionaba mediante tracción animal, con un par de locomotoras británicas. Este tranvía duró pocos años y a finales de 1870 fue abandonado.

A partir de 1900 el empresario Agustín Ross obtuvo la concesión de los yacimientos carboníferos, por lo que resurgió el proyecto del tranvía, que conectaba la Mina Loreto con el puerto. Así fue como se reconstruyó la ruta del ferrocarril, extendiendo su recorrido siguiendo el curso del río, desde la mina, hasta el puerto, por lo que la longitud del recorrido era de alrededor de 9 kilómetros.

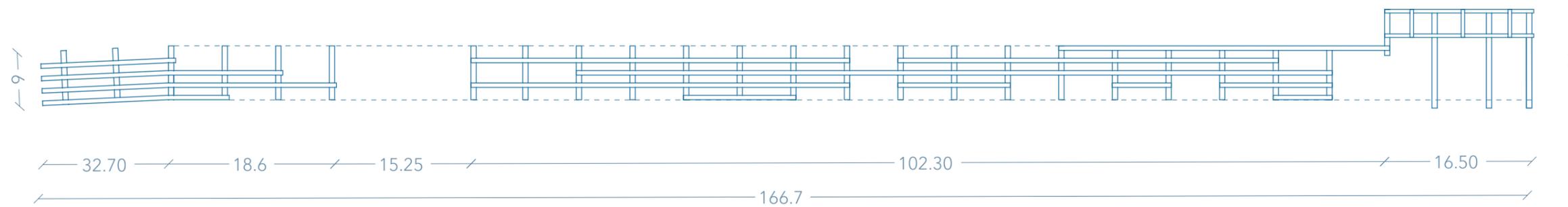
Es así como comienza la construcción del muelle Loreto en el año 1903, que tenía como función el embarque de la producción proveniente del Río

de las Minas o antes denominado Río del Carbón. De esta manera, los buques a vapor, incluyendo las embarcaciones que viajaban a la Antártica, cargaban carbón de la mina Loreto y posteriormente también de otros orígenes.

Este muelle era el punto final de la larga cadena de producción de la mina Loreto, por las que se dirigían dos locomotoras denominadas "Loreto" y "Punta Arenas" adquiridas en The Baldwin Locomotive Works de Inglaterra. Estas incluían un coche de pasajeros y vagones de carga, que llevaban el carbón hasta el embarcadero en el que

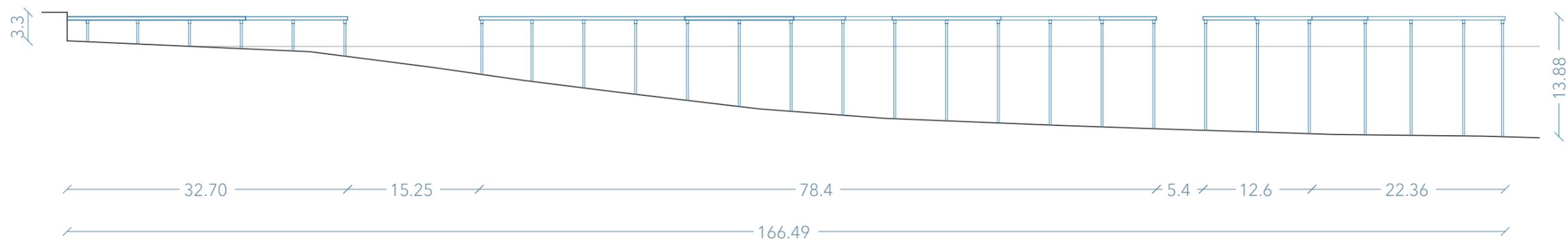
se terminaba exportando, como lo atestiguan las vías férreas aún visibles en la costanera a la altura de la calle Pedro Montt.

Inicialmente el muelle de carga tenía una longitud de 240 metros, junto a un malecón para el embarque del mineral. Hacia 1914, la Sociedad Menéndez Behety se interesó por estos yacimientos carboníferos, por lo que adquieren sus derechos, instalaciones y maquinarias, operando hasta mediados de los años cuarenta (Martinic, 2010).



Análisis morfológico: Planta Muelle Loreto

Figura 30. Planta actual de las ruinas del muelle Loreto
Fuente: Elaboración propia



Análisis morfológico: Elevación Muelle Loreto

Figura 31. Sección de las ruinas del muelle Loreto
Fuente: Elaboración propia



Figura 32 y 33. Fotografía de los vestigios del muelle Loreto
Autor: Castillo, Camilo (2021)

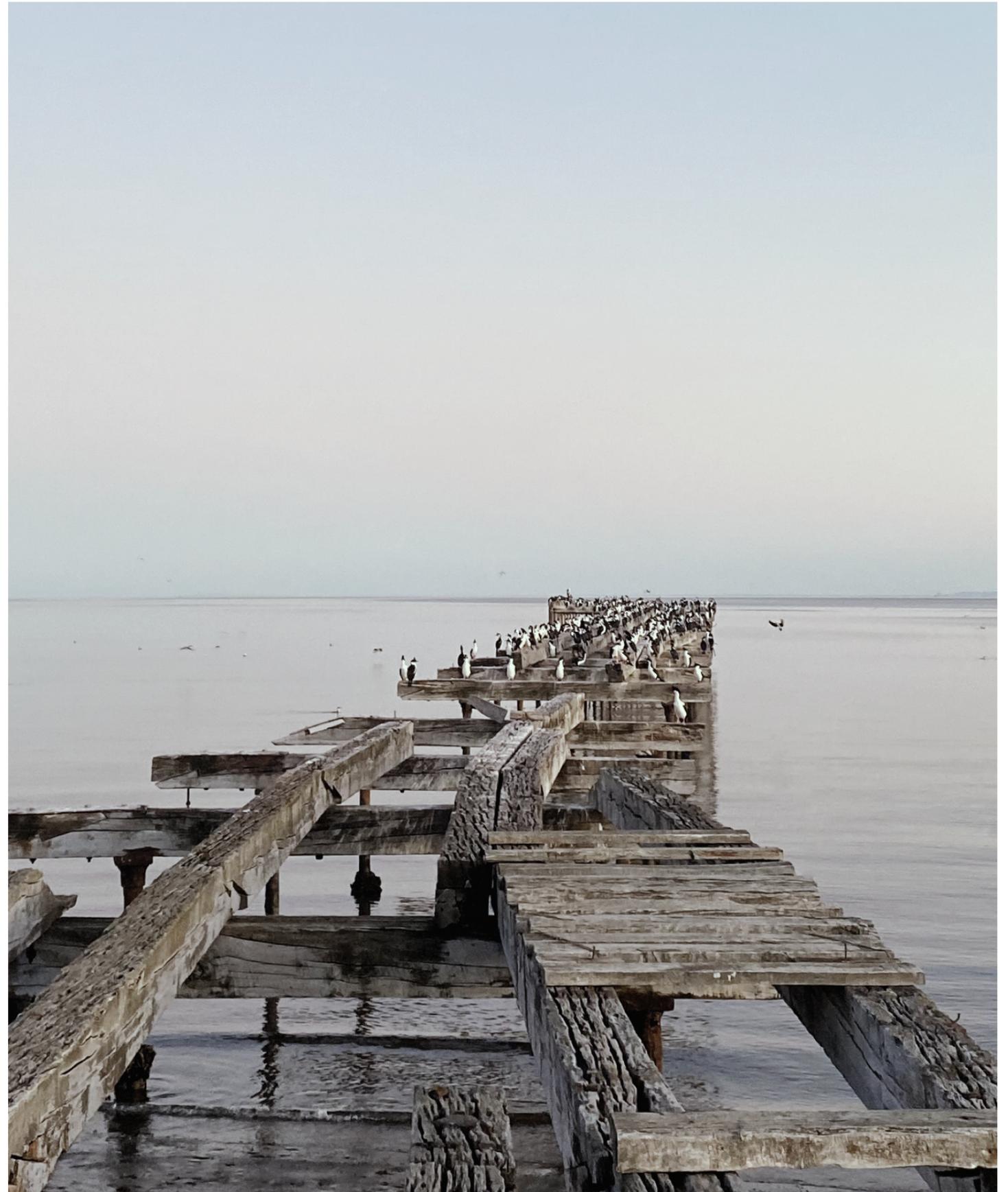
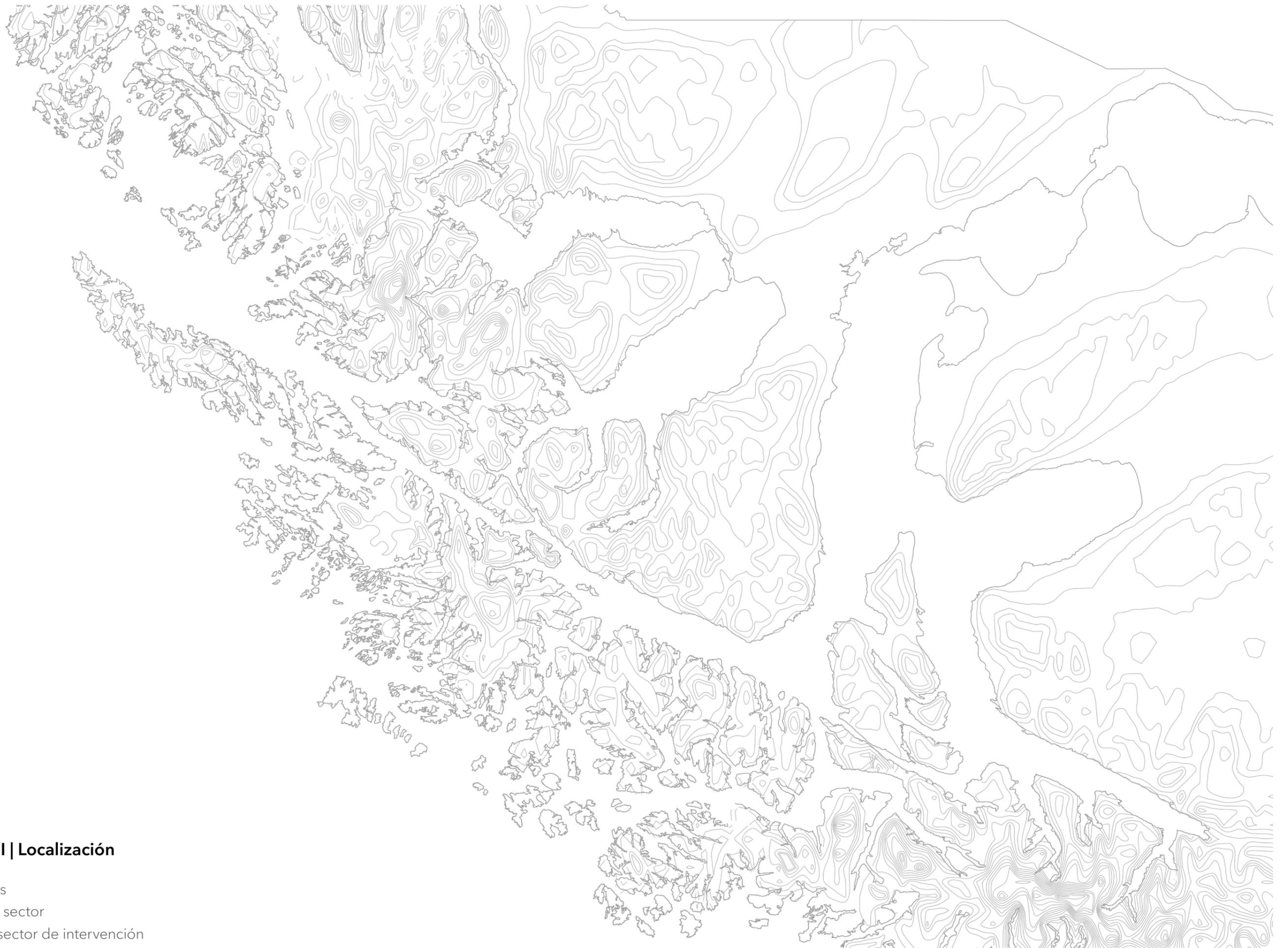


Figura 34. Fotografía de los vestigios del muelle Loreto
Autor: Elaboración propia



Capítulo III | Localización

- Punta Arenas
- Elección del sector
- Análisis del sector de intervención

Punta Arenas

Análisis urbano y morfológico

Punta Arenas es la ciudad y capital regional Magallanes y la Antártica Chilena. Según el Instituto Nacional de Estadísticas (2017), un 79% de la población de Magallanes se encuentra en Punta Arenas, presentando una población de 131.592 habitantes. Esta se encuentra ubicada en la latitud -53.1667, longitud -70.9333 a una altitud de 42 metros, por lo cual presenta una geografía y un clima muy particular.

De acuerdo con lo mencionado en el análisis territorial, la importancia de la ciudad de Punta Arenas esta directamente relacionada a su ubicación geográfica estratégica, que a pesar de que condiciona las formas de ocupación debido al aislamiento geográfico del resto del país, se encuentra junto al Estrecho de Magallanes que conecta no sólo los dos océanos más grandes del mundo, sino que también es una de las puertas de entrada más grandes hacia la Antártica.

Según el informe de Corporación Ciudades (2021), el Plan de Desarrollo Comunal (2021) conceptualiza a la comuna de Punta Arenas como una zona integradora de la macrozona, debido a que presenta una gran concentración de servicios para el territorio. Por otro lado, esta ciudad presenta la particularidad de promover las interacciones a escala nacional e internacional de carácter cultural y científico.

Trama urbana y conectividad

La estructura urbana de Punta Arenas se conforma en base a una trama reticular, con un crecimiento urbano que se ha extendido siguiendo el borde costero del Estrecho de Magallanes hacia el norte y hacia el sur. Los ejes estructurantes más importantes dentro de la ciudad siguen la misma lógica de orientación norte-sur, los cuales configuran ejes cívicos y avenidas-parque en la ciudad. Mientras que las vías oriente-poniente se clasifican como calles secundarias, produciendo una menor permeabilidad entre las vías principales como Avenida Presidente Manuel Bulnes y el borde costero.

Por otro lado, el eje Avenida Costanera del Estrecho es el eje vial más importante, puesto que conecta el sector de centro urbano con los sectores de expansión de la ciudad, esta gran avenida posee un flujo vehicular que genera una desconexión entre la ciudad y el Estrecho de Magallanes.

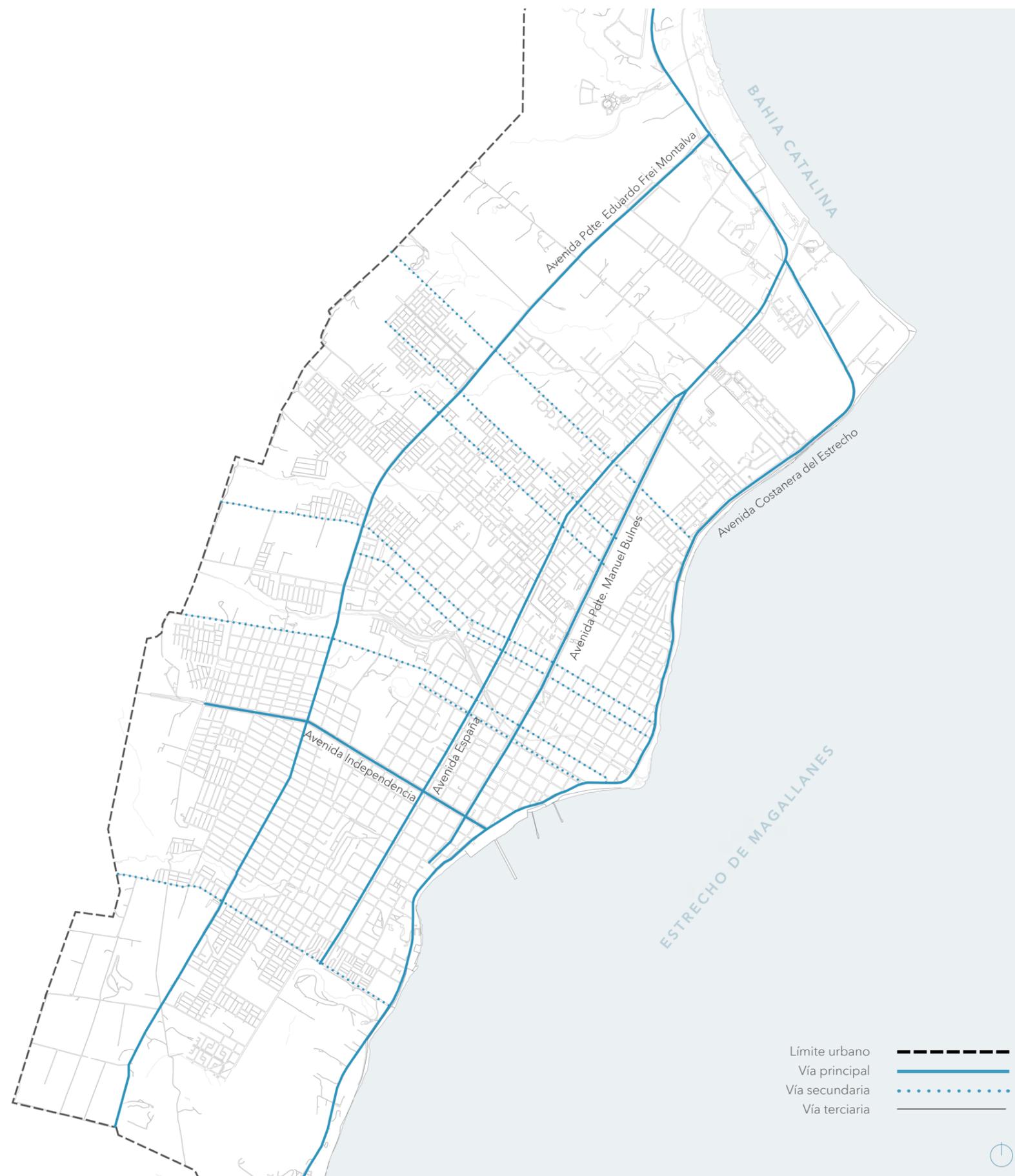


Figura 35. Vías estructurantes de Punta Arenas
Fuente: Elaboración propia en base a PLADECO (2021)

Configuración del borde costero

En el Estrecho de Magallanes se encuentran posicionados distintos elementos que forman parte del patrimonio portuario y marítimo de Punta Arenas, como lo es la flota inmóvil y los muelles históricos, que poseen un valor cultural mayor. Estos elementos, a pesar de posicionarse y ser una extensión de la ciudad en el mar, son elementos que actualmente no configuran un ordenamiento mayor del borde costero. Si bien, existen distintos monumentos que conmemoran distintos hitos históricos desarrollados en el territorio, estos no se sitúan generando un recorrido histórico que contemple además estos elementos marítimos y portuarios.

El sector que más elementos marítimos y portuarios posee, se encuentra cercano al centro histórico de Punta Arenas, donde se sitúan los dos muelles históricos analizados anteriormente: el Muelle Loreto, el Muelle Stubenrauch, y además se encuentra el actual Muelle Prat que paso a heredar las funciones de estos históricos muelles junto al Muelle Mardones (sector norte). Además, existe una cercanía con otros hitos como el Monumento a los tripulantes de la Goleta Ancud, que conmemora la posesión del Estrecho De Magallanes por parte de Chile.

Observando más hacia el sur, se encuentra gran parte de la flota inmóvil de Punta Arenas, como el Pontón Muñoz Gamero, el barco Falstaff y el vapor Hipparchus, junto a el antiguo astillero. Por otro lado, frente al Parque María Behety, se encuentra la fragata Lord Lonsdale.

Muelle Prat

El principal puerto de la ciudad de Punta Arenas es el Muelle Prat que se encuentra situado en la Plataforma EPA (Empresa Portuaria Austral). Este muelle posee una longitud de 373 metros de longitud perpendicular a la costa.

El uso actual de este puerto es principalmente ser un terminal de pasajeros. En este lugar, frecuentan embarcaciones como los rompehielos que realizan expediciones científicas hacia a la antártica, buques pesqueros, remolcadores, cruceros nacionales e internacionales, y algunos catamaranes que realizan navegaciones con fines turísticos por los canales patagónicos de la región.

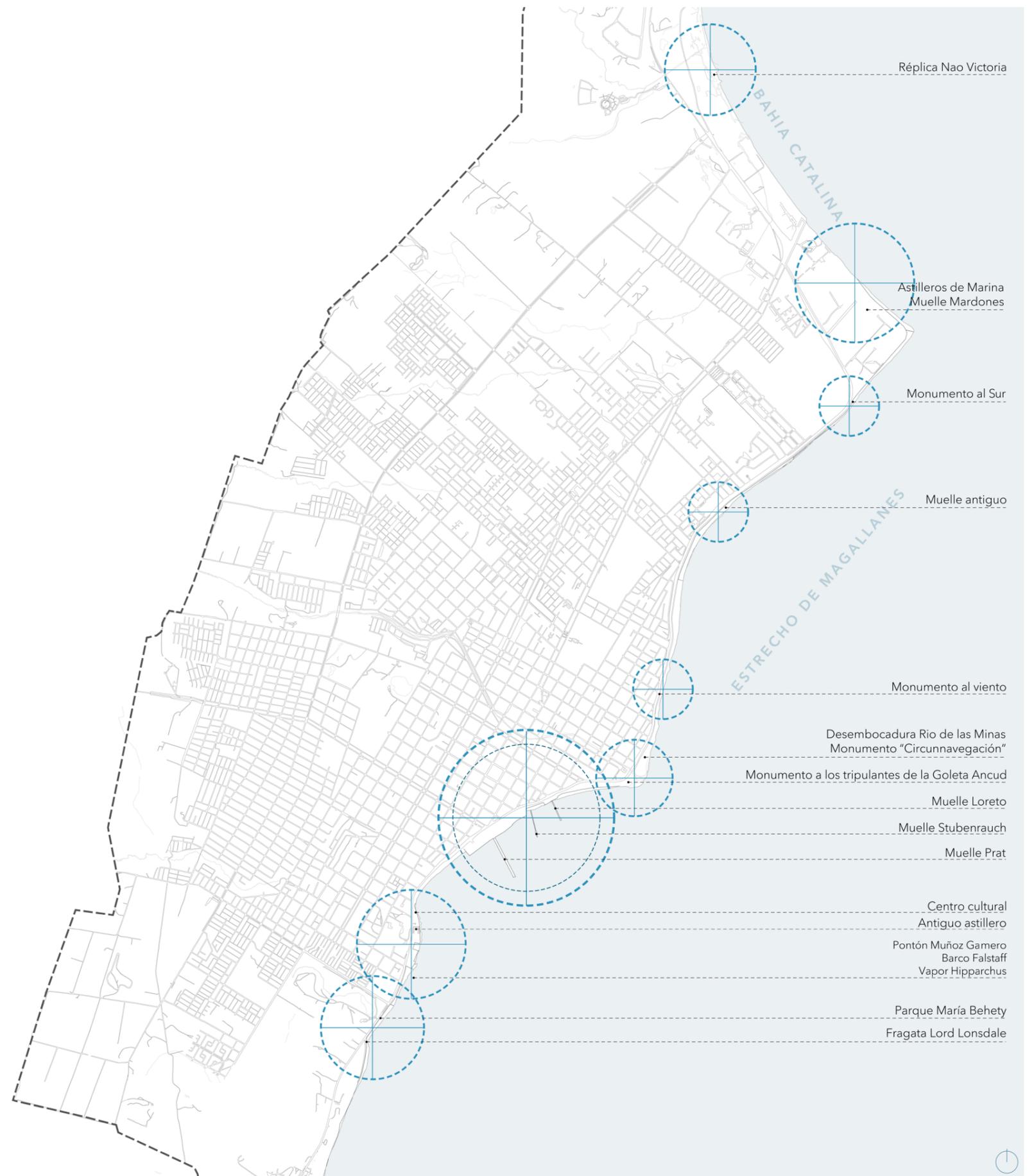


Figura 36. Análisis del borde costero (La flota inmóvil, muelles y monumentos del borde costero)
Fuente: Elaboración propia

Elección del sector

Emplazamiento del sector de intervención

Descrito anteriormente, Punta Arenas se presenta como una comuna con una gran importancia histórica y cultural que debe ponerse en valor. La presencia de distintos vestigios portuarios como el Muelle Loreto y el Muelle Stubenrauch y ruinas marítimas que conforman la flota inmóvil, se presentan no sólo como un problema arquitectónico, sino que también como una oportunidad de proyecto para la reconstrucción y puesta en valor del paisaje cultural y marítimo de la ciudad de Punta Arenas.

La localización del proyecto se ubica en el casco histórico, específicamente en el antiguo sector portuario de Punta Arenas, donde se encuentran las ruinas de dos muelles históricos, el Muelle Loreto y el Muelle Stubenrauch. Ambos muelles se presentan como una extensión (oriente-poniente) de las calles que conforman la Plaza Muñoz Gamero en el Estrecho de Magallanes, en donde el Muelle Loreto es la continuación de la calle Presidente Pedro Montt y el Muelle Stubenrauch de la calle Presidente Julio Roca. Por su parte, justo en frente de estas ruinas portuarias hay dos terrenos vacíos que se presentan como oportunidad para generar un sector completo de intervención que vincule su condición marítima con su condición urbana.

La importancia de este sector de intervención es que se encuentra justo entre las calles que colindan la Plaza de Armas de Punta Arenas a una cercanía de tres cuadras, por lo que el contexto inmediato forma parte del centro histórico, el sector de mayor interés cultural y patrimonial en la ciudad. Este contexto se presenta como una oportunidad de integrar este proyecto de carácter cultural como remate de las rutas patrimoniales existentes en el Estrecho de Magallanes.



Figura 37. Plano de emplazamiento
Fuente: Elaboración propia

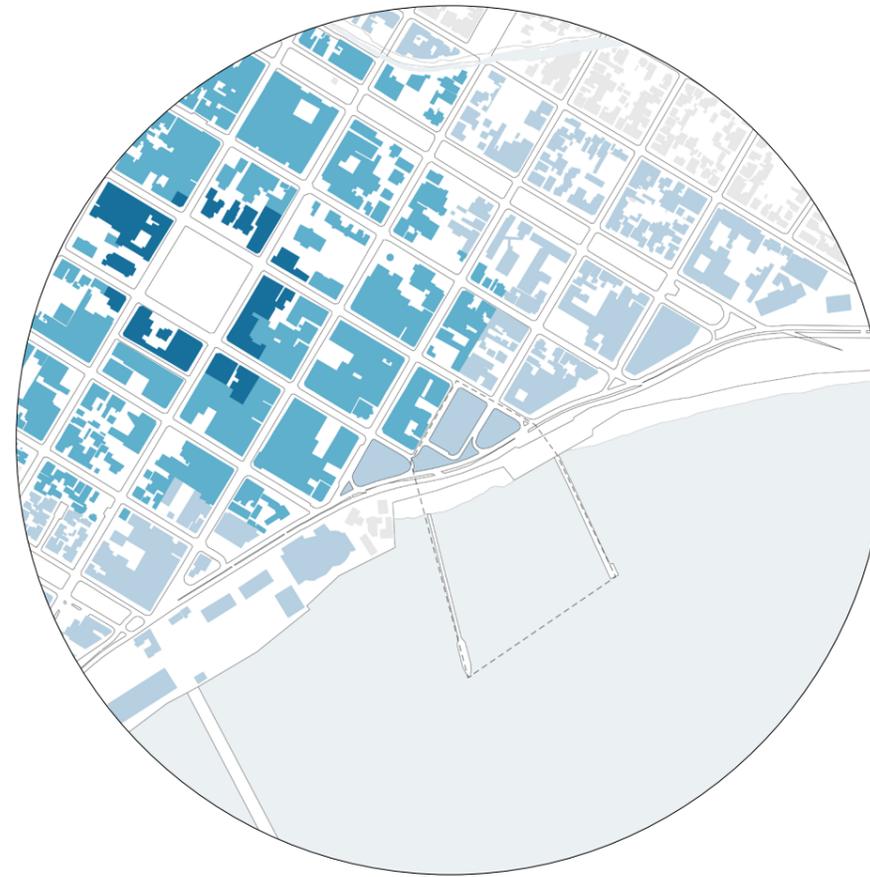


Llenos y vacíos

El casco histórico de la ciudad presenta una trama urbana de tipo damero, la cual se ajusta en relación al borde costero, generando un recorte de las manzanas ortogonales, en donde algunas de ellas no tienen edificaciones.

Colindante a la Plaza Muñoz Gamero, se pueden observar tanto, edificaciones aisladas con antejardines privados (palacios y mansiones de los pioneros de Punta Arenas), y también el comienzo de una fachada predominantemente continua que prevalece en orientación oriente-poniente, hasta el sector de los muelles históricos. Por otro lado, en el sector se observa que la única parte construida del borde costero es la explanada del Muelle Prat la cual es privada.

Figura 38. Plano Nolli del casco histórico de Punta Arenas
Fuente: Elaboración propia



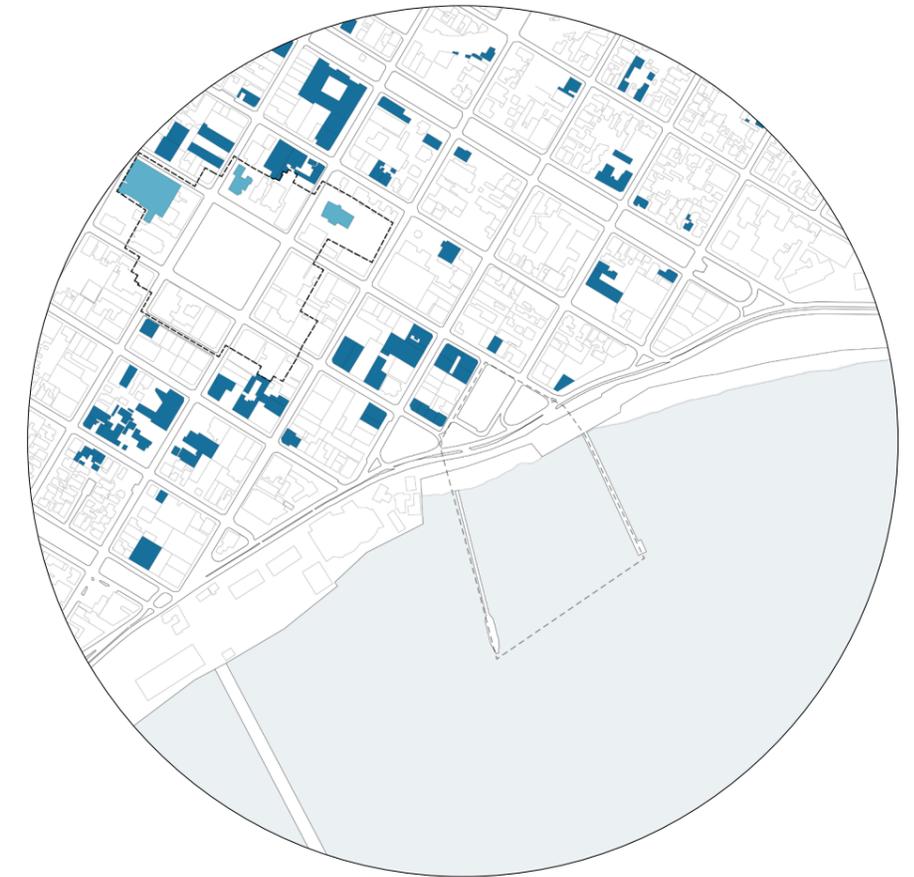
- Zona típica
- Zona de Conservación Histórica
- Zona Mixta de Desarrollo 1

Uso de suelo

Según el Plan Regulador Comunal, el sector a intervenir se encuentra localizado justo en el término de la Zona de Conservación Histórica, por lo que parte del contexto inmediato es parte de este uso de suelo.

Los terrenos del sector a intervenir se encuentran en la Zona Mixta de Desarrollo 1, permitiendo una gran cantidad de usos de suelo. Mientras que el sector del borde costero corresponde a la Zona Especial de Playa, permite únicamente proyectos de espacio público y áreas verdes.

Figura 39. Uso de suelos del casco histórico
Fuente: Elaboración propia en base a Plan Regulador Comunal de Punta Arenas (2016)



- Inmuebles de Conservación Histórica
- Monumentos Históricos

Situación patrimonial

El casco histórico es un sector muy patrimonial, debido a la presencia de una gran cantidad de Monumentos Históricos e Inmuebles de Conservación Histórica.

La mayoría de estas antiguas edificaciones se encuentran en las manzanas entre las calles Pdte. Pedro Montt y Pdte. Julio Roca, en las cuales se sitúan edificaciones de mediana a gran altura, que permanecen en este lugar desde el periodo de crecimiento y expansión de la ciudad de Punta Arenas. Por otro lado, es en este sector donde se encuentra la mayoría de los equipamientos culturales, por lo que el sector de intervención formara parte de esta gran ruta patrimonial y arquitectónica.

Figura 40. Monumentos Históricos e Inmuebles de Conservación Histórica
Fuente: Elaboración propia en base a Plan Regulador Comunal de Punta Arenas (2016)

Sector de intervención

Contexto inmediato y situación actual

El sector a intervenir en el proyecto considera una superficie urbana, y una superficie marítima, con el objetivo de realizar una conexión y un espacio intermedio de conexión entre la ciudad y el Estrecho de Magallanes, que hoy en día se encuentra desvinculado.

Por otro lado, los muelles históricos presentes conforman un sector marítimo interior y una ventana hacia el Estrecho de Magallanes, presentándose así una oportunidad de intervenir esta condición marítima y poner en valor los vestigios portuarios.

Dentro de su contexto urbano, la calle Presidente Julio Roca es una de los ejes más importantes en la ciudad, ya que es una calle tradicional de Punta Arenas que contiene edificaciones que permanecen en el lugar desde el periodo fundacional de la ciudad, por lo que forma parte de las rutas patrimoniales de la ciudad.

Por otro lado, esta calle posee un uso de suelo mixto que le otorga actividad al sector, presenta servicios, comercio y residencia, por lo que es la calle que presenta un mayor flujo de personas en el sector.

Por su parte la calle Presidente Pedro Montt, cuenta con un flujo un poco menor, sin embargo, posee las mismas características en cuanto al uso de suelo y presencia de actividad.

La calle Bernardo O' Higgins también es una de las vías que conforman el recorrido patrimonial de Punta Arenas, ya que es el principal sector gastronómico de la ciudad, por lo que hay un mayor flujo principalmente de turistas.



Figura 41. Plano del sector de intervención y contexto inmediato
Fuente: Elaboración propia

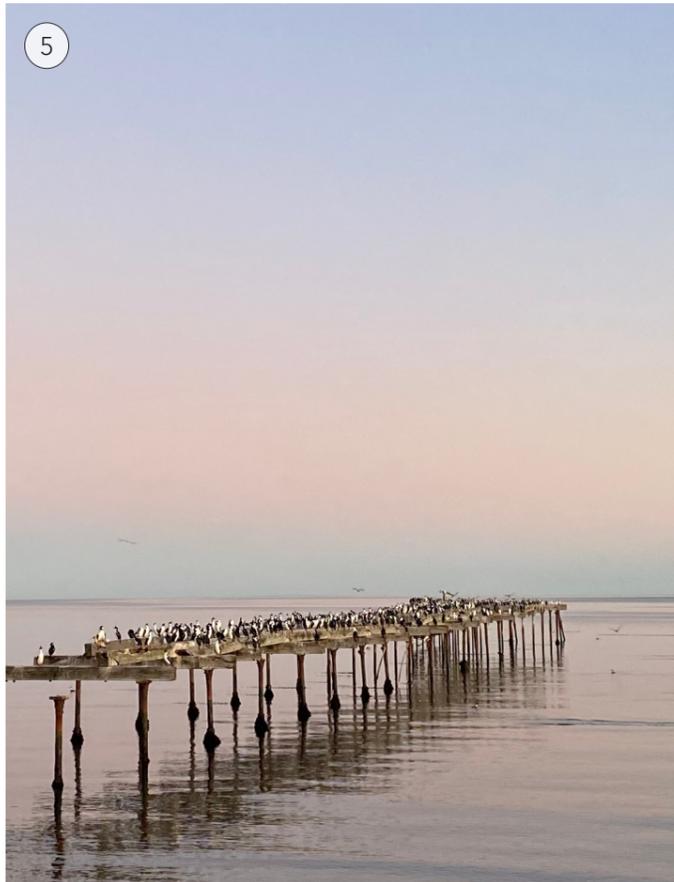
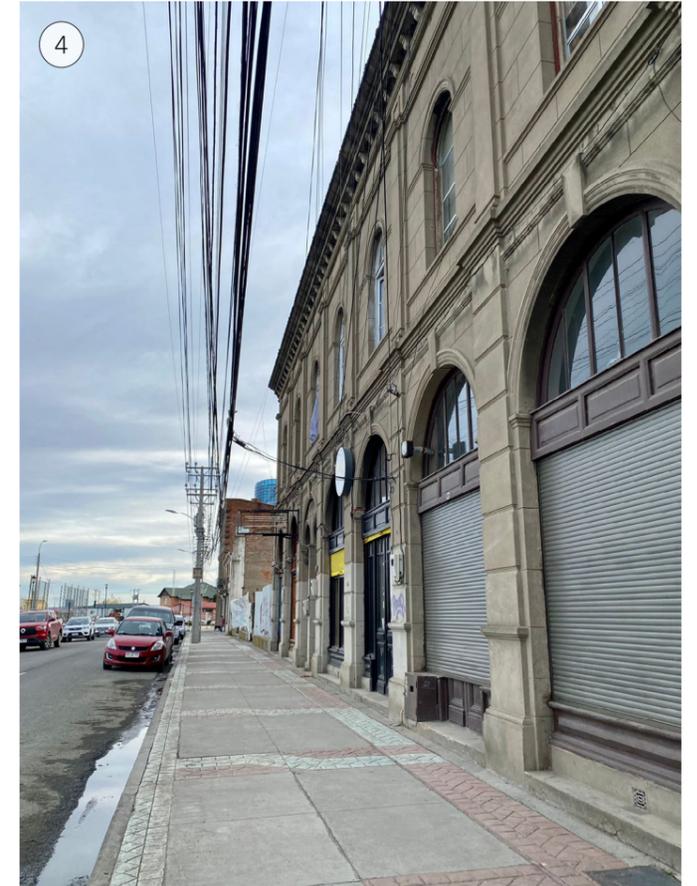


Figura 42. Fotografías contexto del sector de intervención
Fuente: Elaboración propia

1. Ubicación:

El sector de intervención se ubica entre las calles Presidente Julio Roca, Presidente Pedro Montt, Emilio Korner y el punto final de los dos muelles históricos Loreto y Stubenrauch, por lo que considera un área marítimo y un área urbana.

2. Superficie:

- Superficie sector de intervención: 52.700 m² aprox.
- Superficie total terrenos: 7.005,6 m²
 - Terreno A: 3.159 m²
 - Terreno B: 1.577 m²
 - Terreno C: 1.297 m²

3. Propietarios de los terrenos:

- Inmobiliaria Olas Sociedad Anónima.

4. Plan Regulador Comunal

- Terrenos: Zona Mixta de Desarrollo (ZMD-1)
- Costanera: Zona Especial Playa (ZEP-1)

5. Uso de suelo Zona Mixta de Desarrollo 1 (según CIP)

- Usos de suelo permitidos:

Residencial
Equipamiento

Permite uso de suelo de equipamientos de Culto y Cultura, Servicios, y Social de todas las clases.

Permite equipamiento Comercial, Deporte, Educación con restricciones de algunas clases.

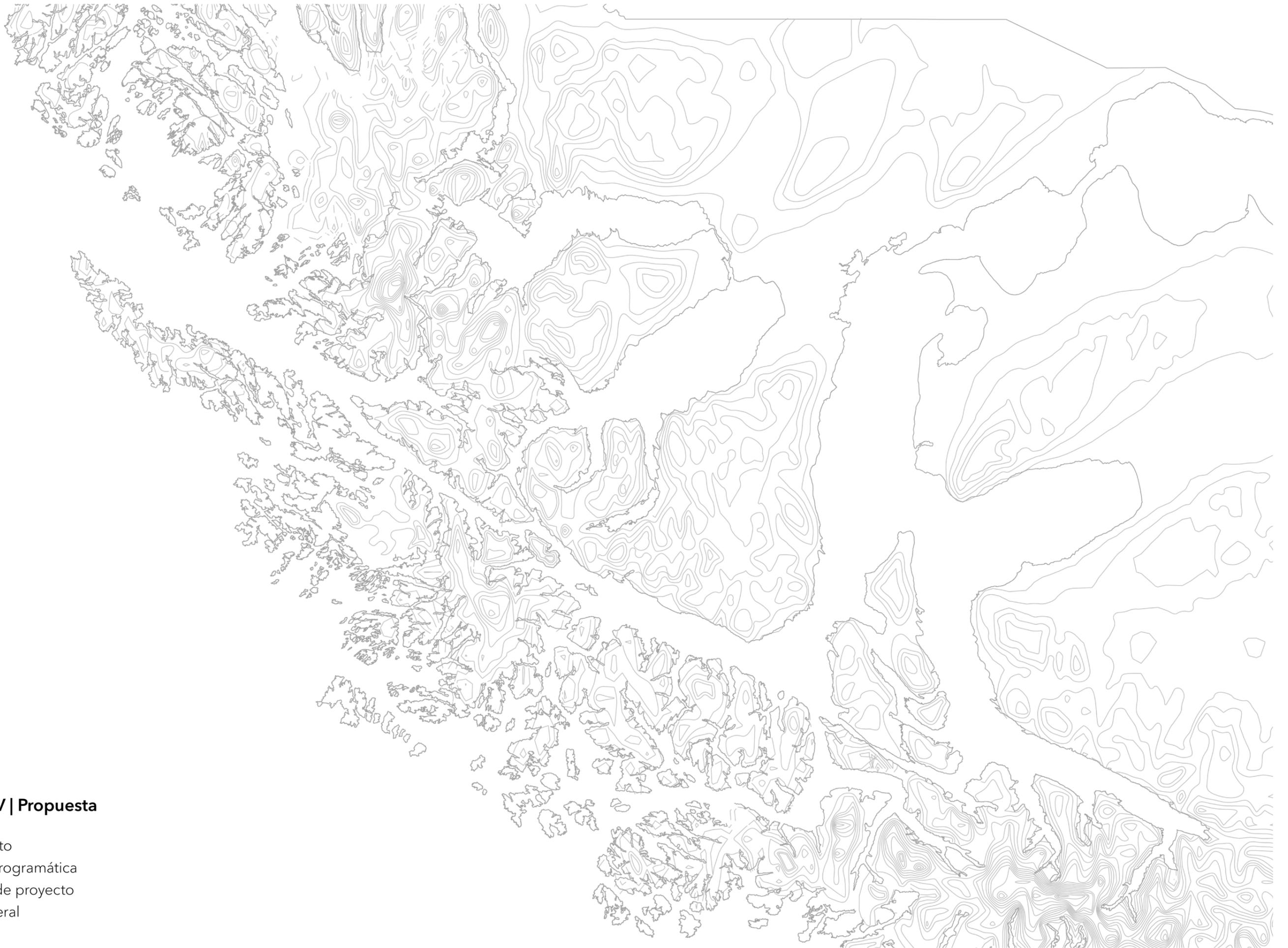
Áreas verdes
Espacio público

6. Normas urbanísticas (según CIP)

- Superficie predial mínima: 500 m²
- Sistema de agrupamiento: Pareado - Continuo
- Densidad máxima: 2000 hab/ha
- Altura máxima: 28 metros/8 pisos
- Coef. de constructibilidad: 4.0
- Coef. ocupación de suelo: 1



Figura 43. Planta situación actual del sector
Fuente: Elaboración propia



Capítulo IV | Propuesta

- Planteamiento
- Propuesta programática
- Estrategias de proyecto
- Partido general
- Cierre



Figura 44. Vista de la calle Presidente Julio Roca en la llegada de un crucero
Fuente: Magallanes Today (2021)

Planteamiento

Reconstrucción y puesta en valor del paisaje cultural marítimo y portuario

Reconociendo que actualmente existe una situación de abandono y deterioro progresivo del patrimonio portuario y marítimo de la región de Magallanes y la Antártica Chilena, el proyecto plantea la *Reconstrucción y la puesta en valor del paisaje cultural marítimo y portuario de la ciudad de Punta Arenas*. Esto a través de una propuesta arquitectónica basada en el reconocimiento de la memoria de la historia marítima del Estrecho de Magallanes.

Los vestigios marítimos y ruinas portuarias son elementos que representan una extensión de la ciudad en el Estrecho. Es por este motivo que el proyecto tiene como objetivo general otorgarle un rol protagonista a estos elementos, ya que se presentan como una oportunidad de vinculación entre la ciudad y el Estrecho de Magallanes a un nivel urbano de propuesta.

Además, estos elementos son generadores de identidad cultural y patrimonial, por lo que cada uno de estos elementos rescatados, recompone y reorganiza el escenario marítimo de una propuesta arquitectónica que potencie su puesta en valor.

El sector de intervención establece la posibilidad de generar una conexión y una tensión entre una condición marítima y una condición urbana. Desde su condición urbana, la propuesta plantea el establecimiento de un espacio público de carácter cívico de remate desde la Plaza Muñoz Gamero a la altura del borde costero.

Desde su condición marítima, el proyecto pretende generar un escenario marítimo de intervención contenido entre el Muelle Stubenrauch y el Muelle Loreto. Esto a través de la reorganización de

la flota inmóvil dentro del sector de intervención para generar un recorrido histórico patrimonial. De esta manera, en este espacio intermedio de conexión entre ambas condiciones, es en donde se estableciera una vinculación entre la ciudad y el Estrecho de Magallanes y se generara un programa arquitectónico que a su vez reconozca la historia marítima del Estrecho de Magallanes.

Propuesta programática:

Espacio de transición entre la situación urbana y marítima:

- i) Espacio público carácter cívico
- ii) Museo abierto de la flota inmóvil
- iii) Recorrido histórico-patrimonial marítimo

Museo memorial de la historia marítima de Magallanes:

- i) Sala principal de exhibición
- ii) Salas de exhibición
 - Historia del territorio
 - Paisaje cultural del Estrecho de Magallanes
 - Embarcaciones y naufragios
- iii) Auditorio
- iv) Hall de acceso
- v) Espacios de permanencia
- vi) Circulaciones
- vii) Administración
 - Salas de reuniones
 - Recepción
 - Oficinas
- viii) Servicios
 - Baños públicos
 - Bodega
 - Estacionamiento

Estrategias de diseño

Objetivos y estrategias físico espaciales

Figuras 45 y 46. Estrategias de diseño
Fuente: Elaboración propia



Objetivo específico

Generar un espacio público de carácter cívico que se presente como un remate de la estructura urbana del centro histórico.

Estrategía de diseño 1

Recibir los flujos provenientes de la Plaza Muñoz Gamero. En especial los de la calle Presidente Julio Roca, que presenta un mayor flujo de personas transitando.



Objetivo específico

Rescatar los vestigios y ruinas portuarias de Punta Arenas permitiendo su puesta en valor

Estrategía de diseño 2

Reorganizar la flota inmóvil hacia el sector de intervención, entre los dos muelles históricos, generando un escenario marítimo contenido.

Estrategias de diseño

Objetivos y estrategias físico espaciales

Figuras 47 y 48. Estrategias de diseño
Fuente: Elaboración propia

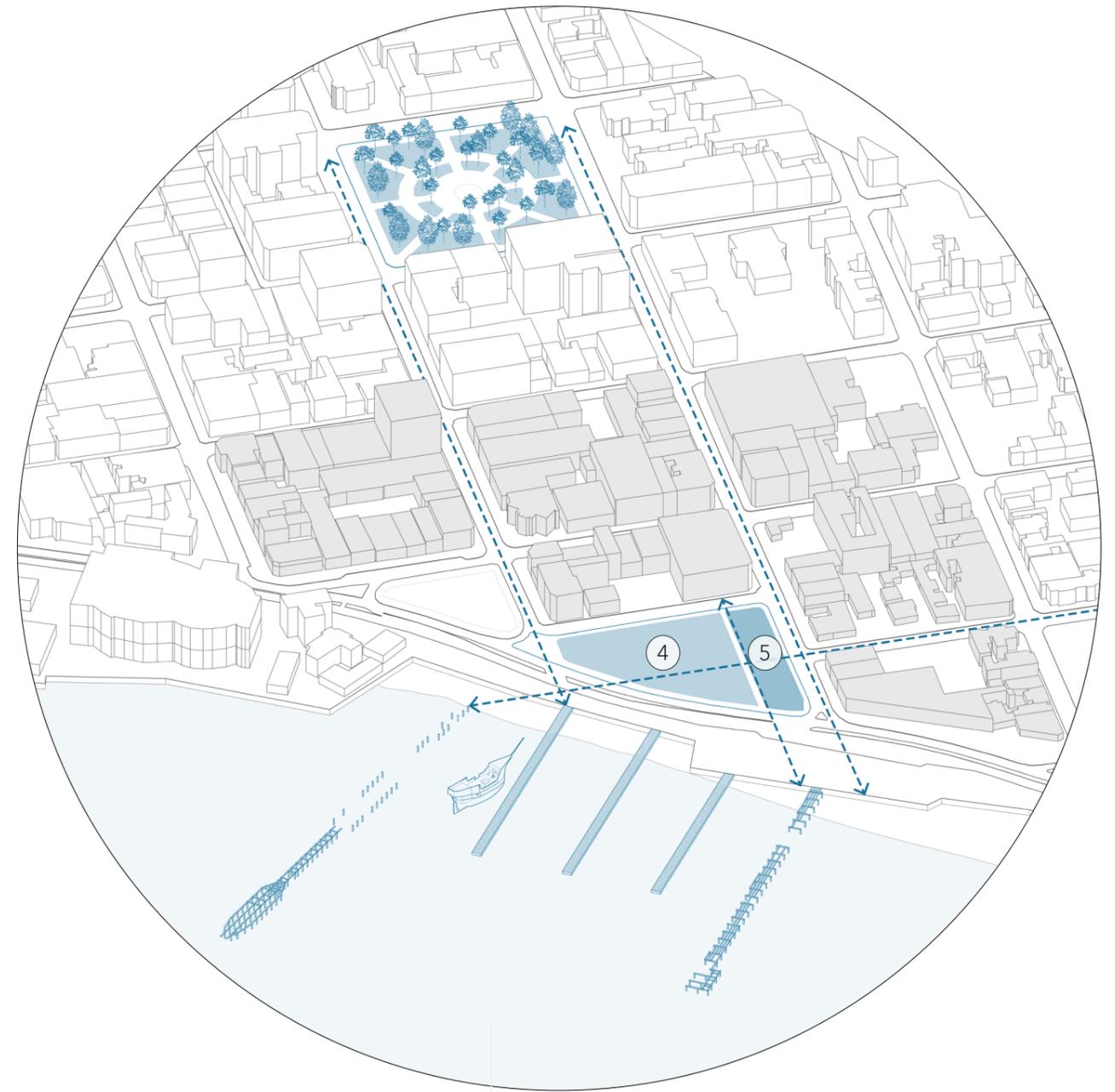


Objetivo específico

Rescatar los vestigios y ruinas portuarias de Punta Arenas permitiendo su puesta en valor

Estrategía de diseño 3

Proyectar muelles permitiendo la exposición y distribución de la flota inmóvil, generando un recorrido histórico patrimonial y un museo abierto vestigios portuarios y marítimos



Objetivo específico

Generar un espacio de transición y orientación entre la ciudad y el Estrecho de Magallanes.

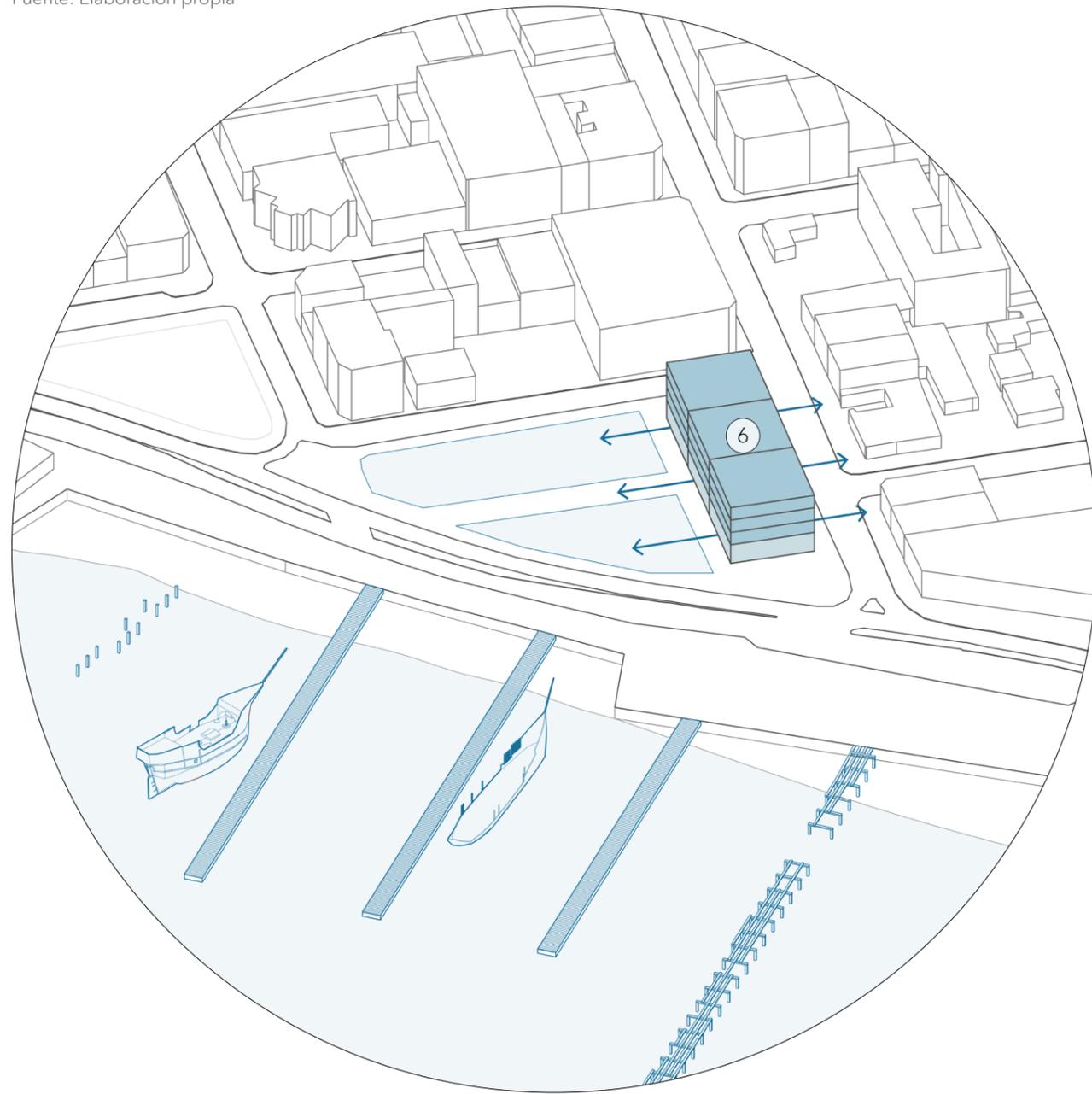
Estrategía de diseño 4 y 5

Componer un espacio público a partir de las preexistencias (muelles) y contexto urbano que reciba el mayor flujo de personas provenientes de Pde. Julio Roca (4) y un edificio que tenga programas arquitectónicos dedicados a la puesta en valor del patrimonio portuario (5).

Estrategias de diseño

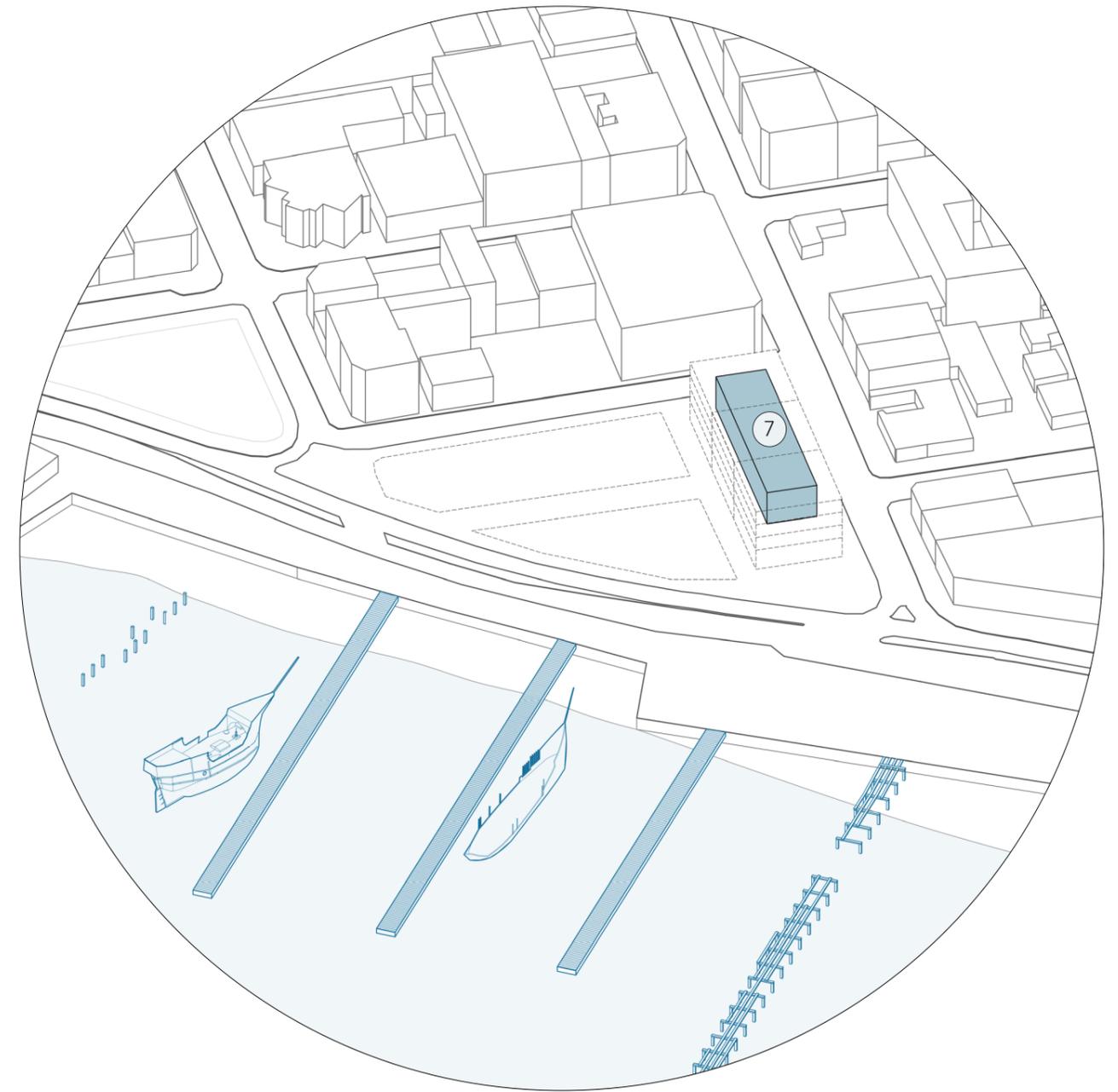
Objetivos y estrategias físico espaciales

Figuras 49 y 50. Estrategias de diseño
Fuente: Elaboración propia



Estrategía de diseño 6

Permeabilizar la primera planta, de forma que exista una mayor fluidez entre el espacio público, el edificio y el contexto inmediato.

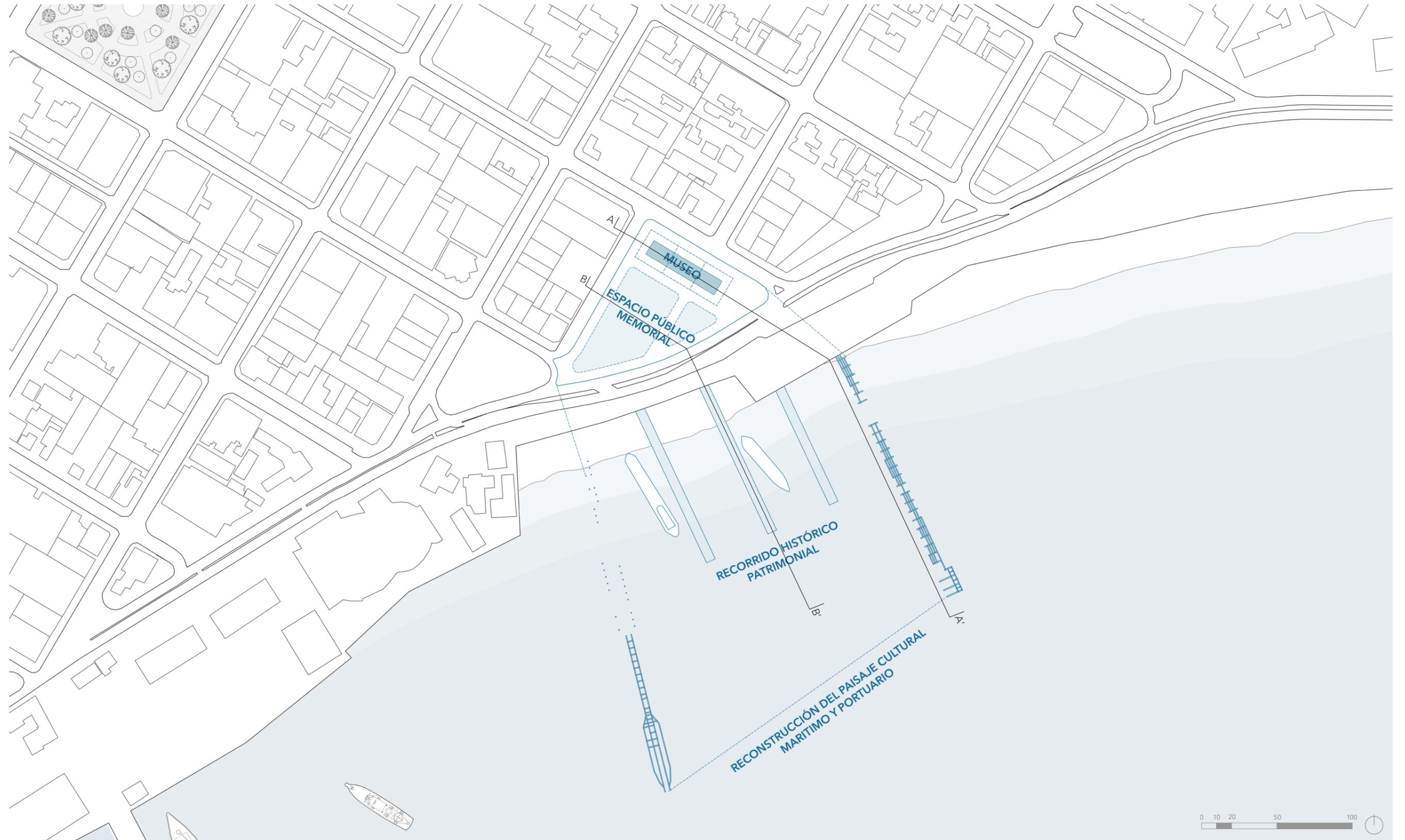


Estrategía de diseño 7

Generar un contenedor y un contenido, de forma que la estructura funcione de forma ligera de igual manera a un andamio que sostiene un objeto. Este contenido flotante permite la permeabilidad del primer nivel y generar la sensación de un objeto suspendido en el agua como la flota inmóvil.

Partido general

Planta del proyecto



Figuras 51. Planta del partido general del proyecto
Fuente: Elaboración propia

Sección esquemática A-A'

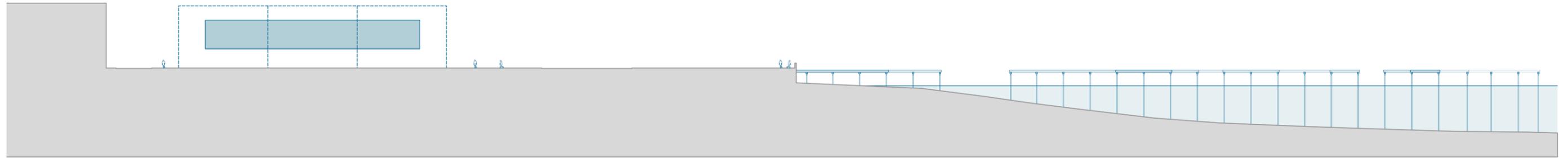


Figura 52. Sección esquemática del proyecto A-A'
Fuente: Elaboración propia

Sección esquemática B-B'

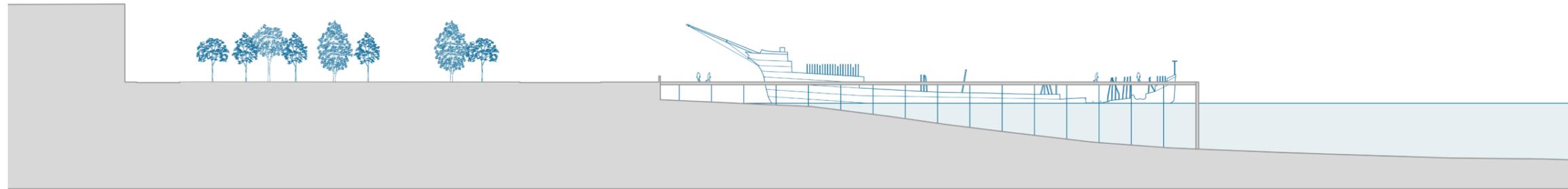


Figura 53. Sección esquemática del proyecto B-B'
Fuente: Elaboración propia

Reflexiones

En esta primera parte del desarrollo del proyecto de título es importante presentar una postura a través de una propuesta arquitectónica en relación con el tema y problema mencionado.

A través de toda la investigación de los antecedentes y el análisis tanto a nivel territorial como a nivel urbano, es importante reflexionar sobre la historia de este amplio territorio que debe su larga historia al Estrecho de Magallanes, un territorio que ha sido habitado una y otra vez con distin-

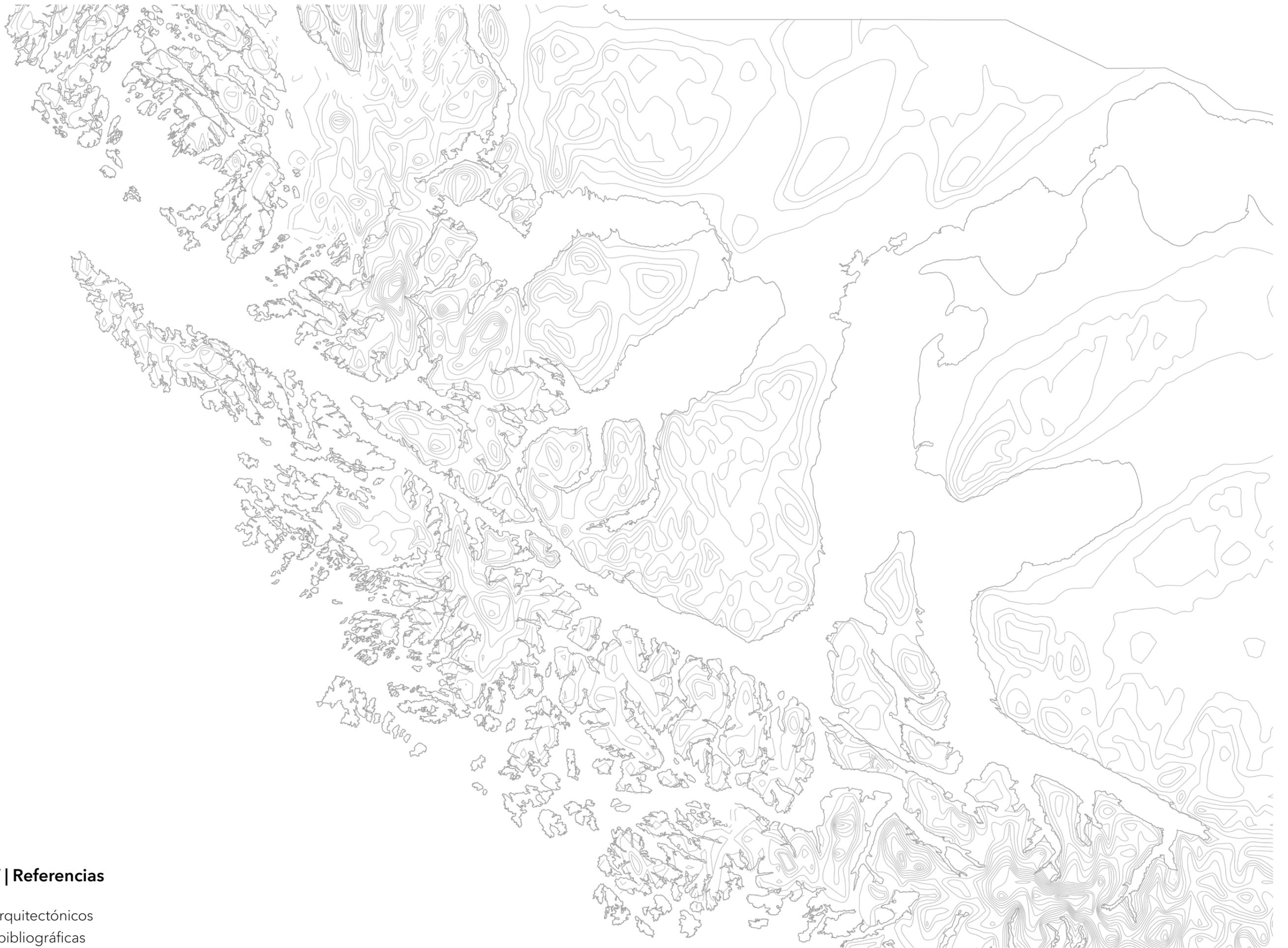
tas formas de ocupación, lo que ha conformado distintos paisajes. Desde un paisaje compuesto por elementos naturales, hasta lo que es el paisaje cultural magallánico de hoy en día, que bajo una mirada crítica es más que un cementerio de barcos y ruinas portuarias, ya que su importancia radica en que estos elementos nos invitan a dibujar virtualmente el paisaje de épocas anteriores.

Es por este motivo que el proyecto también pretende desde este punto de vista, generar un pun-

to de encuentro y contraste entre lo antiguo y lo nuevo, y recordar todo el auge que algún momento tuvo Punta Arenas y que actualmente pide ser un centro urbano científico y cultural, poniendo en valor toda la historia marítima vinculada al territorio del Estrecho de Magallanes.

Finalmente, el proyecto además se plantea como un aporte hacia lo que es el patrimonio marítimo y portuario, y además las formas de planificación

en relación de la ciudad, para organizar una ciudad que comience a tomar en cuenta estos elementos del paisaje y los incorpore generando recorridos y una composición del borde costero en relación a éste.



Capítulo V | Referencias

Referentes arquitectónicos
Referencias bibliográficas

Referentes arquitectónicos

Museo de la Construcción Naval

Emanuel Astete



Figura 54. Imagen Museo de la Construcción Naval
Autor: Astete, Emanuel (2016)

Memorial Steilneset (2011)

Peter Zumthor - Louise Bourgeois



Figura 55. Fotografías Memorial Steilneset
Autor: Mederith, Andrew (2011)

Memorial de las Luces Flotantes

Fabián Tolosa, Ariel Perea, Ignacio Pereyra



Figura 56. Memorial de las Luces Flotantes
Fuente: ARQA (2015)

Referencias bibliográficas

- Aldunate del Solar, C., Rozzi, R. (Ed.) (2020).** *Estrecho de Magallanes: tres descubrimientos*. Santiago, Chile: Museo Chileno de Arte Precolombino, Universidad de Magallanes, Banco Santader. Obtenido de <https://bibliotecadigital.ciren.cl/handle/20.500.13082/33218>
- Bonomo, U., Garcés, E., & Silva, C. (Ed.) (2021).** *Magallanes: Territorio sin fronteras. Patrimonio, identidades, desarrollo sostenible*. Santiago, Chile: Ediciones Universidad Católica de Chile, Ministerio de la Cultura las Artes y el Patrimonio, Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo.
- Bustamante, P. (2021).** Los círculos del agua: Oportunidad del parque María Behety como infraestructura de paisaje. Santiago, Chile. Tesis de Magister en Arquitectura del Paisaje. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Bustamante, C. (2015).** La ciudad y el viento. La morfología urbana y su relación con el uso estancial del espacio público abierto en territorios con fuertes y climas fríos. El caso de la ciudad de Punta Arenas, región de Magallanes, Chile. Tesis Doctoral. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid. ETSA. DUOT.
- Brstilo, V. (2021).** Del Fragmento al Paisaje: Infraestructura híbrida como medio para establecer un paisaje de transición que permita la resignificación del límite urbano de Punta Arenas. Santiago, Chile. Tesis de Magister en Arquitectura del Paisaje. Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Castillo Povada, M. (2016).** Contextualización histórica del concepto de paisaje: Sus implicaciones filosóficas y científicas. *Revista de Filosofía de la Universidad de Costa Rica*, 55(143), 11-24. Obtenido de <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/filosofia/article/view/28302>
- Correa, J. (2022).** *Lecturas del paisaje del Estrecho de Magallanes a partir de las representaciones realizadas entre el siglo XVII al siglo XX*. Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Corporación Ciudades. (2021).** *Diagnóstico Urbano Integrado. Punta Arenas: La ciudad que queremos*. Punta Arenas: Cámara Chilena de la Construcción y Corporación Ciudades.
- Comité Interministerial para el Desarrollo de Zonas Extremas y Especiales CIDEZE. (1994).** Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo. Obtenido de: <http://www.subdere.gov.cl/documentacion/comit%C3%A9-interministerial-para-el-desarrollo-de-las-zonas-extremas-y-especiales-cideze-3>.
- Decreto Supremo N° 12.** Diario Oficial de la República de Chile, 07 de enero de 1974 https://www.monumentos.gob.cl/sites/default/files/decretos/MH_00132_1974_D00012.PDF
- Fundación Plagio y Empresa Nacional del Petróleo. (2022).** *Magallanes en 100 palabras: los mejores 100 cuentos de la VI versión del concurso*. Santiago: Fundación Plagio. Obtenido de https://www.magallanesen100palabras.cl/web/sites/default/files/libro/M100P%202022%20WEB_0.pdf
- Ilustre Municipalidad de Punta Arenas. (2021).** *Plan de Desarrollo Comunal*. Obtenido de Ilustre Municipalidad de Punta Arenas: https://puntaarenas.cl/archivos/Plan_regulador/PLADECO.pdf
- Martinic, M. (2002).** *Breve Historia de Magallanes*. Punta Arenas: Ediciones de la Universidad de Magallanes.
- Martinic, M. (2006).** *Historia de la Región Magallánica*. Tomo III (Vol. 3). Punta Arenas, Chile: Universidad de Magallanes.
- Martinic, M. (2010).** *El carbón en Magallanes: Historia y futuro*. Punta Arenas, Magallanes: Minera Isla Riesco S.A, Municipalidad de Río Verde.
- Martinic, M., & Fernández, J. (2019).** *Faros del Estrecho: Un patrimonio histórico y arquitectónico*. Punta Arenas: Ilustre Municipalidad de Punta Arenas, La Prensa Austral, Universidad de Magallanes.
- Moreno, M. I. (18 de Octubre de 2015).** Historia de los muelles de la "Perla del Estrecho". *La Prensa Austral: El Magallanes*, págs. 8-10.
- Sabaté, J. (2021).** Magallanes: Paisaje Cultural de la Humanidad. En U. Bonomo, E. Garcés, & C. Silva (Ed.), *Magallanes: Territorio sin fronteras. Patrimonio, identidades, desarrollo sostenible* (págs. 23-27). Santiago : Ediciones Universidad Católica de Chile.
- Sandoval, A. (1972).** Un puerto de pontones. *Revista de Marina*, 611-614.
- Santana, R. (2017).** El desarrollo del Comercio Internacional del puerto de Punta Arenas, Chile, 1905-1914. *Magallania*, 45(1), 35-46.
- Silva Pérez, Rocío, & Fernández Salinas, Víctor. (2015).** Los paisajes culturales de Unesco desde la perspectiva de América Latina y el Caribe: Conceptualizaciones, situaciones y potencialidades. *Revista INVI*, 30(85), 181-214. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582015000300006>
- Solar, R. (Ed.) (2013).** *Circuito Antártico de Punta Arenas y el Estrecho de Magallanes*. Punta Arenas: Instituto Antártico Chileno.
- Soza-Amigo, Sergio, & Correa, Loreto. (2014).** Regiones extremas chilenas y su invisibilidad económica. *Si Somos Americanos*, 14(2), 187-216. <https://dx.doi.org/10.4067/S0719-09482014000200008>
- Valenzuela M.P., Pizzi, M. (2013)** Trazado urbano y arquitectura en ciudades portuarias en Chile, un modelo de habitar único. *PORTUS: the online magazine of RETE*, 26, Venice, RETE Publisher. Obtenido de: <http://www.portusonline.org/trazado-urbano-y-arquitectura-enciudades-portuarias-en-chile-un-modelo-de-habitar-unico/>
- Westerdahl, C.L. (1992).** The Maritime Cultural Landscape. *International Journal of Nautical Archaeology*, 21, 5-14. Obtenido de: <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1992.tb00336.x>



FACULTAD DE
**ARQUITECTURA
Y URBANISMO**
UNIVERSIDAD DE CHILE