

- ▲ **Palabras clave/** Arquitectura moderna, aeropuertos, arquitectura de Punta Arenas.
- ▲ **Keywords/** Modern architecture, airports, Punta Arenas architecture.
- ▲ **Recepción/** 19 de enero 2022
- ▲ **Aceptación/** 10 de marzo 2022

Aeropuerto y arquitectura moderna, una tensión entre global y local: el caso de Punta Arenas¹

Airport and Modern Architecture, a Tension between Global and Local: The Case of Punta Arenas

Boris Cvitanic-Díaz

Arquitecto, Universidad de Concepción, Chile. Doctor en Proyectos Arquitectónicos, Universidad Politécnica de Cataluña, España. Académico, Departamento de Arquitectura, Universidad de Magallanes, Punta Arenas, Chile. boris.cvitanic@umag.cl

Pilar Fernández-Hechenleitner

Arquitecta, Universidad de Magallanes, Chile. Master of Arts in Heritage Conservation and Site Management, Brandenburg University of Technology, Alemania. Académica, Departamento de Arquitectura, Universidad de Magallanes, Punta Arenas, Chile. pilarfernandez@umag.cl

RESUMEN/ La evolución de la aeronavegación durante el siglo XX determinó la aparición de los terminales aeroportuarios como tipología arquitectónica anclada en la modernidad y vinculada a la arquitectura moderna, con un desarrollo en constante transformación marcado por cambios tecnológicos y funcionales.

Inserto en el Plan Nacional de Aeropuertos y presionado por la emergencia de la industria del petróleo en la Región de Magallanes, la construcción y la modificación del terminal de pasajeros del aeropuerto de Punta Arenas entre 1955 y 1973 expresó los requerimientos y las problemáticas que la actividad aeroportuaria estableció con la arquitectura en general. A la vez y en particular, materializó la tensión entre una arquitectura racional, asociada al progreso y la eficiencia, con otra arquitectura que buscó representar el territorio y construir respuestas específicas y pertinentes. **ABSTRACT/** The evolution of aeronautics during the 20th century determined the emergence of airport terminals as an architectural typology anchored in modernity and linked to modern architecture, with a development in constant transformation marked by technological and functional changes.

Under the National Airport Plan and compelled by the emergence of the oil industry in the Magallanes Region, the construction and modification of the Punta Arenas airport passenger terminal between 1955 and 1973, expressed the requirements and problems established between airport activity and architecture in general. At the same time and in particular, it materialized the tension between a rational architecture –associated with progress and efficiency– with another architecture that sought to represent the territory and build specific and relevant responses.

INTRODUCCIÓN

La expansión global de la aeronavegación civil con posterioridad a la Primera Guerra Mundial, a partir de los avances de la industria bélica, implicó el inicio de una carrera por el desarrollo de las flotas aéreas y el establecimiento de vuelos comerciales, principalmente por parte de países europeos (Bibián 2014) y de Estados

Unidos de América. Esta dispersión se inició como intento de mantener el contacto de los principales imperios con sus colonias (Gordon 2008) y que no se detuvo hasta lograr conectividad con los lugares más apartados (Telechea 2018).

La instalación de la aviación comercial en las primeras décadas del siglo XX determinó

el desarrollo y la materialización de las instalaciones en tierra para pasajeros y personal técnico; para carga y equipajes; y también para aviones y maquinaria auxiliar. Así, la necesidad de contar con espacios de mayor dimensión y mejor acondicionados; la creciente complejidad funcional y la eficiencia de uso; la necesidad de controlar personas,

1 Artículo financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID), Fondecyt Regular 1200469.

máquinas y mercancías y tiempos de espera; y los cambios tecnológicos determinaron la complejización y el crecimiento de las instalaciones en cambios continuos, desde los primeros campos de aterrizaje hasta los actuales complejos aeroportuarios. En este proceso ha emergido el terminal de pasajeros como edificio principal del conjunto y espacio arquitectónico emblemático marcando, a lo largo del siglo XX, una asociación con la modernidad. En este discurso, su arquitectura se ha visto definida por los principios y dogmas de la arquitectura moderna y por los requerimientos de la actividad aeroportuaria, pero también por el encuentro entre lo local y lo global que resultó de la irrupción de la conectividad aérea en gran parte del planeta. Mientras la aviación ha suscitado gran atención (Gordon 2018), el aeropuerto como objeto arquitectónico no ha gozado de la misma preocupación (Eggebeen 2007). Teóricos como Pevsner (1976) incluso han ligado el aeropuerto al desarrollo de una tipología anterior asociada con otros medios de transporte a la que sí les reconoció su cualidad de cambio constante y crecimiento permanente, condición que Banham (1962) agudizó al considerarlos como edificios nunca completos, siempre inadecuados. Esta condición para Eggebeen ha sido la principal dificultad en su estudio, explicada por “la pérdida de la autoría individual, la forma indeterminada y el cambio rápido” (2007:8). En Chile la situación no ha sido diferente, los abordajes históricos (Flores 1950; Page 1987; Fernández 1994) no se han visto acompañados de aproximaciones arquitectónicas, salvo menciones puntuales (Galeno 2007), desde su materialidad (Pfenniger y Borgheresi 2002) o de proyectos contemporáneos (Stantec Architecture+Amunátegui Barreau 2018). En Magallanes, la aparición del Aeropuerto Chabunco en la ciudad de Punta Arenas, a partir de 1955, concretó los esfuerzos del Estado por dotar a la región más austral

y aislada de Chile de conectividad con el resto del país. A su vez, reflejó los nuevos requerimientos de la actividad aeroportuaria a través de los recursos y los principios de la arquitectura moderna. El terminal de pasajeros –durante su vida útil hasta inicios del siglo XXI– sufrió cambios determinados tanto por la actividad aeroportuaria como por las tensiones de la propia arquitectura moderna. En este sentido, este artículo parte de la base de que el proyecto del aeropuerto Chabunco, en Punta Arenas, constituyó una obra de arquitectura que puso en evidencia la tensión entre lo global y lo local. Gestado como objeto arquitectónico adscrito a los principios de la arquitectura moderna, posteriormente fue modificado y ajustado con intervenciones que buscaron arraigo en las expresiones y la historia del territorio austral.

En términos temporales, la investigación se circunscribió a dos momentos del edificio; por un lado, el período comprendido entre 1955 y 1956, donde emergió el terminal como pieza adscrita a los edictos y recursos formales de la arquitectura moderna y, por otro, el período entre 1967 y 1973, con la remodelación, la ampliación y la habilitación del terminal implementadas en etapas por la Dirección de Aeropuertos del Gobierno de Chile, y que contó con la participación del Centro de Experimentación y Desarrollo Artesanal (CEDA) del Instituto de la Patagonia (IdP). En el presente trabajo se busca evidenciar que el terminal aeroportuario de Punta Arenas materializó las concepciones de la arquitectura del aeropuerto, manifestando las tensiones entre una arquitectura moderna –que transmitía unas ideas desarraigadas de desarrollo y contemporaneidad– con la noción de un objeto arquitectónico que debía transmitir singularidad y la imagen del territorio y de sus particularidades.

Para ello se ha recurrido a fuentes primarias en los archivos de la Dirección de Aeropuertos, de

la Dirección de Obras de la I. Municipalidad de Punta Arenas, del Archivo Nacional, del IdP, y de la Biblioteca Regional Gabriela Mistral. A su vez, se efectuaron levantamientos y registros del edificio terminal, lo que se completó con una revisión de las fuentes bibliográficas sobre la temática. De esta manera, gracias al cruce de las tres aproximaciones se pudo contrastar información histórica y de archivo, y las materializaciones implementadas, permitiendo abordar el supuesto de inicio, interpretar la problemática planteada y afinar las reflexiones.

AEROPUERTO Y ARQUITECTURA MODERNA

La evolución de la aviación, desde los primeros vuelos de comienzos del siglo XX, ha sido un constante devenir de cambios tecnológicos y funcionales de la industria aeronáutica que han determinado la arquitectura y la organización de las instalaciones asociadas a la actividad (Gordon 2008). La aeronavegación no solo ha sido parte de la modernidad, sino que también ha determinado el imaginario moderno y su representación. Los avances de la tecnología de la aeronavegación –centrada en los aviones y en la infraestructura– aislada o integrada en las nuevas urbes, fueron apropiados por las visiones y los manifiestos de la ciudad, y de la sociedad a través de diferentes arquitectos a comienzos del siglo XX. Señeras fueron las propuestas de Sant’Elia (desarrollada en 1912) para una estación de aviones para el centro de Milán; las visiones de Mendelsohn (desarrollada en 1914) para hangares de aviación; o la propuesta de Le Corbusier de la Ville Contemporaine (desarrollada en 1922), con el aeropuerto en el centro rodeado de rascacielos². Este último llegó a concebirlo como un nuevo tipo de umbral alrededor del cual la ciudad y la nación se modelarían (Gordon 2008). En este sentido, no solo el avión –como medio de transporte– y el aeropuerto –

2 Al respecto, cabe recordar la utilización de la temática en escritos y manifiestos como *L’Esprit Nouveau* (1920-1925), *Hacia una Arquitectura* (1923) y particularmente *Aircraft* (1935).

como mecanismo de operación- fueron claves en la construcción de la modernidad, sino que también permitieron una mirada renovada sobre la arquitectura, las ciudades y los territorios. Las aproximaciones aéreas instauraron la idea de concepciones generales y condensadas de los distintos lugares³. Se instaló así la representación del territorio y de las ciudades a través de las vistas panorámicas desde arriba, trastornando así la perspectiva a escala humana como medio primordial de relación con la arquitectura (Gordon 2008).

Por otro lado, Eggebeen indica que en el aeropuerto se encuentran y materializan “los procesos propios de la modernidad: la estandarización, la urbanización, el tecnocentrismo y la globalización” (2007:2). Si bien esta autora reconoce de qué manera el estilo arquitectónico, la ubicación y la planificación, los materiales y la estructura, el diseño de interiores y su habilitación hicieron que el aeropuerto fuera moderno y contribuyera a la experiencia de la modernidad, también asume que su arquitectura forma parte de procesos históricos relacionados con aspectos sociales, económicos y territoriales que lo atan a dinámicas globales y a particularidades locales. Los aeropuertos se constituyeron así en símbolos del progreso, a la vez que imagen o puerta de entrada de una ciudad o de un territorio. A partir de ello, su arquitectura se transformó en la materialización de un proyecto moderno de lugar, adecuado a la tecnología del momento, conectado con el mundo y alineado con los parámetros y principios de la arquitectura moderna. La aspiración de la singularidad y la pertenencia al lugar redundaron en objetos arquitectónicos que buscaron plasmar las pretensiones de cada nación (Bibián 2014), convirtiéndose en construcciones emblemáticas que otorgarían “una primera impresión memorable de la modernidad y

sofisticación de su país” (Binney 1999:9) o incluso de la identidad cultural de un territorio (Edwards 1998).

Originados hacia fines de la década de 1920, en la reconversión de infraestructuras militares (Gordon 2008), su aparición primero como área improvisada, posteriormente como campos de aterrizaje y después como pistas consolidadas, llevó hasta los conjuntos de instalaciones e infraestructuras, llegando a ser “complejas empresas industriales” (Doganis 1992), donde se procesan personas y carga en intercambios entre el transporte de superficie y del aire. En este sentido, las instalaciones básicas se vieron afectadas inicialmente por la integración de controles y servicios, por el manejo de mercancías y equipajes, por la optimización de los tiempos o por la inclusión de actividades para el ocio y la espera, entre ellas terrazas, cafés y restaurantes. Se constituyeron así en conjuntos compuestos, al menos, por pista de aterrizaje, torre de control, hangares, edificios de administración, servicios y terminal de pasajeros, a los que se sumaron pistas y caminos de acceso, conformando “un espacio arquitectónico totalmente diseñado y extraordinariamente complejo” (Eggebeen 2007:iv). En este contexto, el terminal de pasajeros ha emergido como el principal edificio del conjunto; un espacio arquitectónico singular, complejo y contradictorio que devino en la constitución de un tipo arquitectónico nuevo y característico del siglo XX (Bosma 1996; Edwards 1998; Pascoe 2001; Eggebeen 2007). Se trata de un emblema de la modernidad que, según Edwards (1998), se caracteriza por el plan, el diseño de las masas y las superficies y el manejo de la luz.

El proceso de instalación se vio marcado por el cambio desde modelos clasicistas, de la década de 1920, hacia una racionalidad, en la medianía de la década de 1930, caracterizada por una disminución de elementos decorativos,

mayor integración espacial y de transparencias interior-exterior y el protagonismo creciente de sistemas estructurales propensos a distribuciones interiores flexibles. La década de 1930 produjo así una nueva generación de edificios de aeropuerto, donde el objeto arquitectónico “dejó de parecer templo y comenzó a ser la materialización de la tecnología y del urbanismo moderno” (Gordon 2008:85). Junto con la aparición del control aéreo, se incorporaron la planificación de los conjuntos en un proceso que instaló la autonomía de los aeropuertos y que llevó a la racionalidad de su operación, a la vez que a la exaltación de la monumentalidad en los proyectos.

Las décadas posteriores, hasta los años 70, establecieron las principales características formales y funcionales de los terminales que continúan hasta la actualidad. Por un lado, su expresionismo y singularidad, donde emergieron las asociaciones plásticas con las formas del avión, principalmente en cubiertas curvas u onduladas y volúmenes suspendidos (Gordon 2008:177). Y, por otro lado, la inclusión de programas diversos⁴ y el ordenamiento de los terminales en base a esquemas centralizados o por islas, con fingers o salidas, que comunican directamente con el avión. También se instalaron la división por plantas, entre llegadas y salidas o de equipaje y pasajeros, los controles de seguridad y la eficiencia en el manejo de mercancías y personas, todo ello principalmente en plantas libres y flexibles.

Los cambios constantes modificaron también la relación de los aeropuertos con sus contextos inmediatos, determinando las estrategias de desarrollo urbano y afectando el desarrollo espacial de las áreas metropolitanas (Fairbanks 1998). Así, la consideración de una enorme pieza estratégica ha alterado la planificación del territorio y particularmente su conectividad con la ciudad. En este vínculo

3 Basta considerar los dibujos de Le Corbusier, del Plan Voisin (1925), para Montevideo (1929), o del Plan Obus de Argel (1933); de la Broadacre City (1932) de F.L.L. Wright; o de Pampulha (1940) de Oscar Niemeyer.

4 Como hoteles, servicios médicos, centros de convenciones, iglesias o cines, entre otros.

los aeropuertos han requerido de manera creciente de nuevos modos de comunicación y vínculos directos con los centros urbanos, estableciendo también relaciones complejas y conflictivas con otros medios de transporte.

EL AEROPUERTO EN CHILE

Tras el primer correo aéreo entre Santiago y Valparaíso -reconocido como el inicio de la aviación comercial chilena- la instauración de la aeronavegación comercial formó parte de la voluntad del Estado por consolidar la soberanía del espacio aéreo nacional (Telechea 2018). La construcción del “Puerto Aéreo” de Cerrillos, inaugurado en 1929 por el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, marcó el inicio de un esfuerzo que se materializó recién en su segundo mandato, entre 1952 y 1958. En este se dispuso la constitución de una red de infraestructuras de navegación por medio de la construcción de aeropuertos acordes con las características de los nuevos aviones y avances tecnológicos, con el propósito de hilvanar y conectar el país, particularmente en relación con sus extremos norte y sur. Enmarcado en el Plan Nacional de Aeropuertos (El Magallanes 6 y 22 de febrero de 1956), se planificaron los principales terminales regionales, como el de Chacalluta - Arica, 1956; Cerro Moreno -Antofagasta, 1954; o aquél del sector del Tepual - Puerto Montt, iniciado en 1955 e inaugurado en 1963. Como principal pieza de la red se constituyó posteriormente el de Pudahuel, en Santiago, iniciado en 1961 e inaugurado en 1967.

EL AEROPUERTO EN MAGALLANES

En la Región de Magallanes, los vuelos de Luis Page (1914) y de David Fuentes (1916) marcaron el inicio de una actividad que también utilizó la elipse central del Club Hípico de Punta Arenas como área de despegue y aterrizaje. Al posterior aprovechamiento, durante las décadas de 1920 y 1930, del

Estrecho de Magallanes⁵ y de otros canales y zonas lacustres para amarizajes, le siguió la habilitación de una pista e instalaciones básicas en el sector de Cabo Negro en 1931 (Fernández 1994). El inicio de los vuelos regulares, y las dificultades de acceso por la distancia de la pista en relación con Punta Arenas determinaron el traslado de las

instalaciones a la planicie de Bahía Catalina y varadero para aeronaves anfibas, el cual fue inaugurado en 1936.

La región austral no solo formó parte de la planificación y del proceso de conectividad aérea con el resto del país, sino que también -dada su geografía y las dificultades de

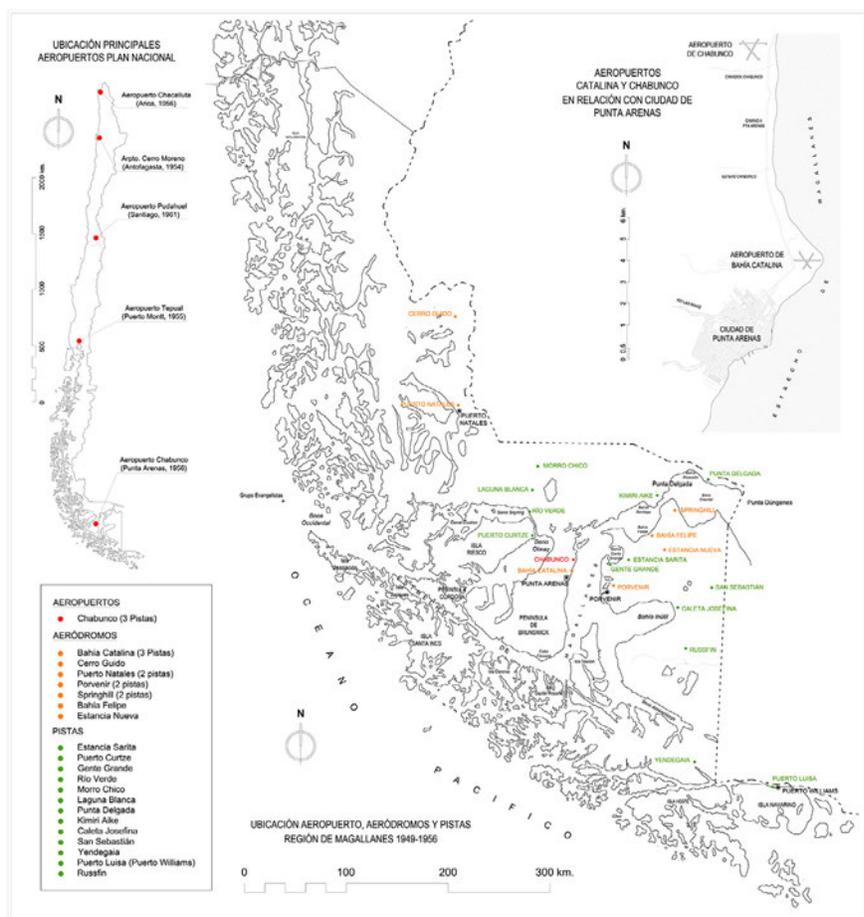


Figura 1. Ubicación principales aeropuertos Plan Nacional; aeropuerto, aeródromos y pistas Región de Magallanes 1949-1956; aeropuertos en relación con ciudad de Punta Arenas (fuente: Cvitanic, B., 2022).

5 El Decreto Av. N°2028 del 26 de junio de 1929 estableció Punta Arenas como Puerto Aéreo Internacional. Si bien se autorizó la utilización del estrecho para la operación de hidroaviones, su utilización fue escasa no viéndose reflejada en la construcción de instalaciones propias de hidroaeródromos (Fernández 1994).

mantener la conectividad terrestre y marítima—sufrió un proceso similar dentro de su territorio, llevando a la habilitación de aeródromos en los principales puntos poblados para cubrir un servicio aéreo regional. En 1945, las actividades productivas del petróleo en Tierra del Fuego y, específicamente, la demanda de conectividad del incipiente campamento de Manantiales, presionaron para la construcción del aeródromo de Springhill, convirtiéndose en la primera de una serie de pistas que concluirían con la inauguración del aeródromo de Cerro Sombrero en 1968⁶ (figura 1).

Las mejoras y los cambios en los modelos de aviones⁷ requirieron de más espacio para las pistas y para el volumen de pasajeros y carga, obligando a la construcción de un nuevo aeródromo en una ubicación con mejores condiciones técnicas y mayores posibilidades de crecimiento. A partir de estudios geológicos, topográficos y eólicos, se determinó que la zona de Chabunco, a 20 kilómetros de Punta Arenas, poseía mejores características para las tres pistas de hormigón armado del futuro aeropuerto (Fernández 1994). Fue así como, en base a la fusión de un predio fiscal (314 ha) y una donación de la Sociedad Anónima Ganadera y Comercial Sara Braun (328 ha)⁸, se constituyó el área del aeropuerto.

Las obras, ejecutadas por la empresa constructora Longhi⁹, se iniciaron en noviembre de 1954 con la etapa inicial de la primera pista, obras que finalizaron en mayo de 1956. En paralelo, se iniciaron los estudios para la construcción de los edificios e instalaciones complementarias del complejo aeroportuario consistentes en edificio terminal, torre de control y dirección de aeronáutica, caseta astronómica y casa de máquinas (El

Magallanes 9 de mayo de 1956), así como de la asignación del área destinada a zona militar. Las obras contemplaron también la construcción de un camino para unir el aeropuerto con la ciudad.

La primera propuesta de conjunto fue desarrollada por el arquitecto Atilio Goio Cavagnaro en 1955. En esta resaltaron, por un lado, las líneas de edificación para las primeras construcciones respecto de las pistas de estacionamiento aéreas¹⁰ y, por otro, la silueta y escala original de aquellas instalaciones (figura 2). Cabe precisar que se individualizaron tres volúmenes conectados: el “Edificio de Operaciones”; la “Bodega de Carga” y el “Edificio del Aeropuerto” propiamente tal (figura 3). Este, por su parte,

constituyó el principal edificio del conjunto, con una superficie de 1.625,3m², cuyo proyecto de arquitectura fue desarrollado en 1956 por los arquitectos Augusto Iglesias, Gonzalo del Canto y Humberto Gramegna¹¹ y edificado por la empresa constructora Arsenio Alcalde y Cía. Ltda. La prensa de la época dio cuenta del programa del edificio, consignando que “comprendió instalaciones para Aduana, salón de espera para pasajeros, salas para pilotos, servicio de meteorología y radio estación, además de un salón de té” (El Magallanes, 5 de enero 1955). Por su parte, los antecedentes planimétricos disponibles permiten comprender que el programa arquitectónico se resolvió destinando el primer nivel a la recepción

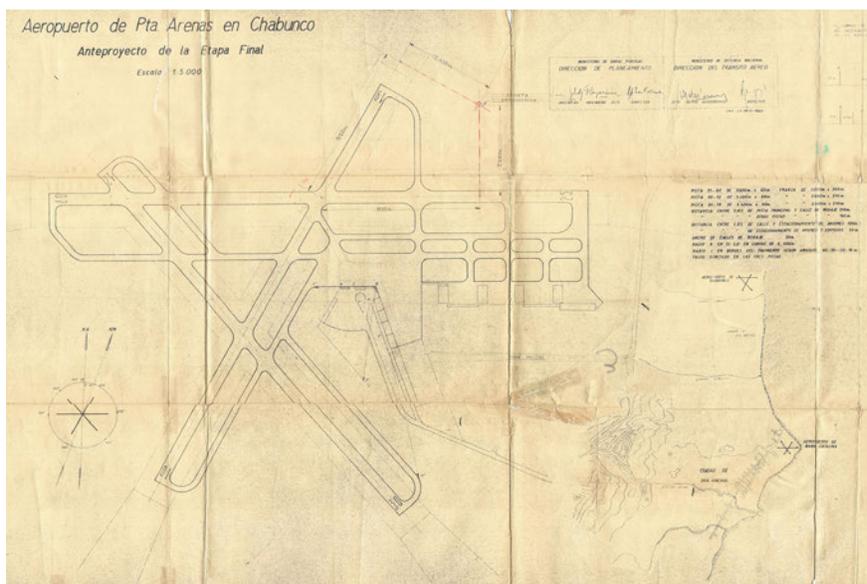


Figura 2. Anteproyecto de la etapa final (fuente: Ministerio de Obras Públicas, 1955).

6 Para 1949, la Línea Aérea Nacional utilizaba regularmente los aeródromos de Bahía Catalina, Cerro Guido, Puerto Natales, Porvenir, Springhill, Bahía Felipe y Estancia Nueva. En 1954, La dirección de Vialidad y ENAP habilitaron la cancha de aterrizaje de Russfin. En 1956, se había iniciado la construcción de la pista de Puerto Luisa.

7 De los bimotores Douglas DC-3 (12 ton) y Lockheed 10-A Electra (3 ton) a los cuatrimotores Douglas DC-6B (25 ton).

8 Inscripción N°183, del 20 de abril de 1954, Conservador de Bienes Raíces de Magallanes.

9 La empresa ejecutaba también los aeropuertos de Arica y Puerto Montt.

10 Las pistas, denominadas 25-07, 30-12, y 01-19, contaron con 2.800, 2.400 y 2.400 metros de largo, respectivamente. Todas consideraron 60 metros de ancho.

11 Funcionarios del Departamento de Estudios de la Dirección de Arquitectura del MOP en Santiago.

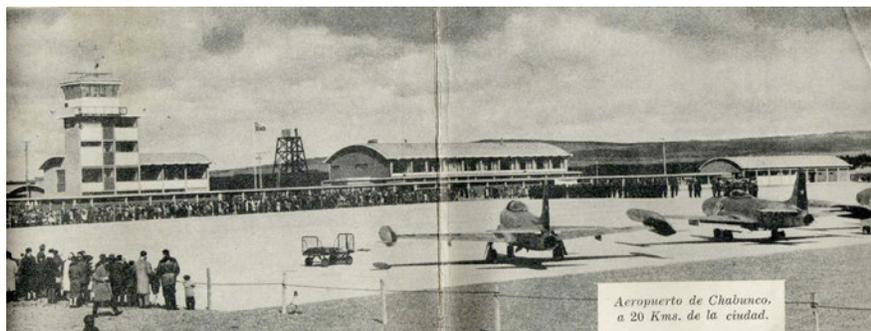


Figura 3. Inauguración del terminal (fuente: Sin información, 1961; <https://www.facebook.com/photo/?fbid=173506043568253&set=g.22763556243>).

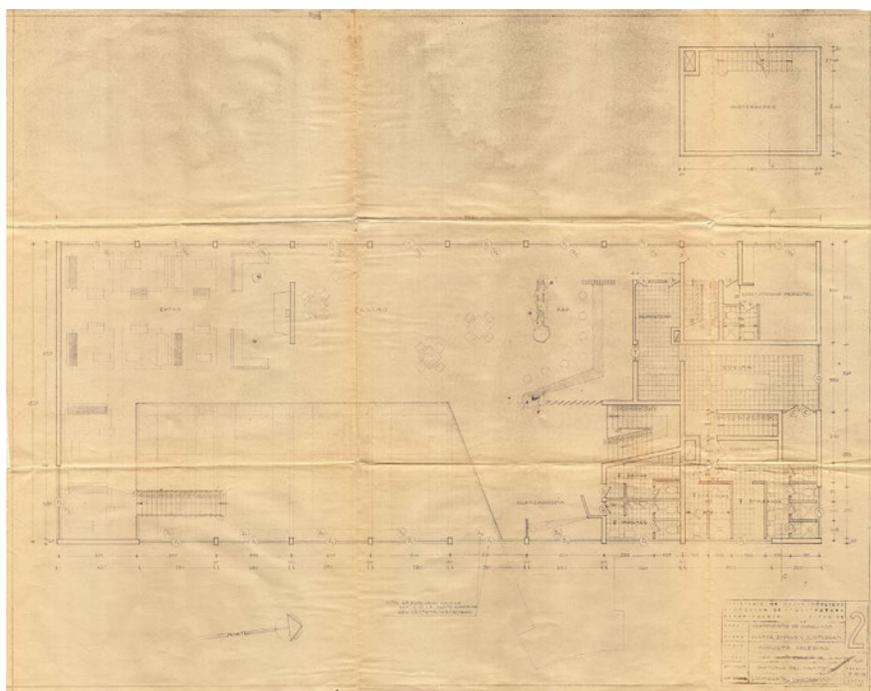


Figura 4. Planta 2º piso y subterráneo (fuente: Ministerio de Obras Públicas, 1956).

de pasajeros, control de equipaje, oficinas y zonas húmedas; mientras, el segundo nivel

incorporó batería de baños, guardarropía, bar, cocina con repostero y recintos destinados al

personal de servicio, incluyendo dormitorios y un amplio estar sutilmente separado del casino por medio de un muro-chimenea. Finalmente, la articulación visual y funcional entre ambos niveles se logró mediante un protagónico espacio central distribuidor de doble altura (figura 4).

El proyecto se desarrolló a partir de un módulo estructural de hormigón armado, de 4 metros en su sentido longitudinal y de 7 y 8 metros en el transversal. Su expresión formal se destacó tanto por la cubierta curva con pequeños aleros invertidos, como por la combinación del sistema estructural y paños vidriados en sus fachadas norte (aire) y sur (tierra)¹². Singulares en la composición fueron los accesos definidos por marquesinas en base a losas de hormigón de contornos irregulares.

Así, la distribución interior se puede asumir sobre la base de secuencias básicas de acceso desde el estacionamiento vehicular hasta el avión y de entrega del equipaje, así como de una división del edificio entre un primer nivel, dedicado al ingreso y control de pasajeros y carga, y el segundo, orientado a la espera y observación del embarque, despegue y aterrizaje de las aeronaves. Vale la pena indicar que la conexión del terminal con los otros dos edificios se abordó por medio de un pasillo vidriado que recorrió la totalidad del conjunto por su cara norte y que utilizó la misma solución estructural del edificio terminal y de la torre de control.

Un segundo momento relevante es el comprendido entre 1967 y 1969, cuando se acometieron obras para ajustar las instalaciones a la mayor demanda de vuelos, carga y pasajeros. Se trató de la readecuación y ampliación de los tres edificios originales, particularmente del terminal de pasajeros, además de la construcción de nuevos hangares, pistas y obras complementarias (figura 5).

12 Denominación de las fachadas en relación con las pistas y el exterior.

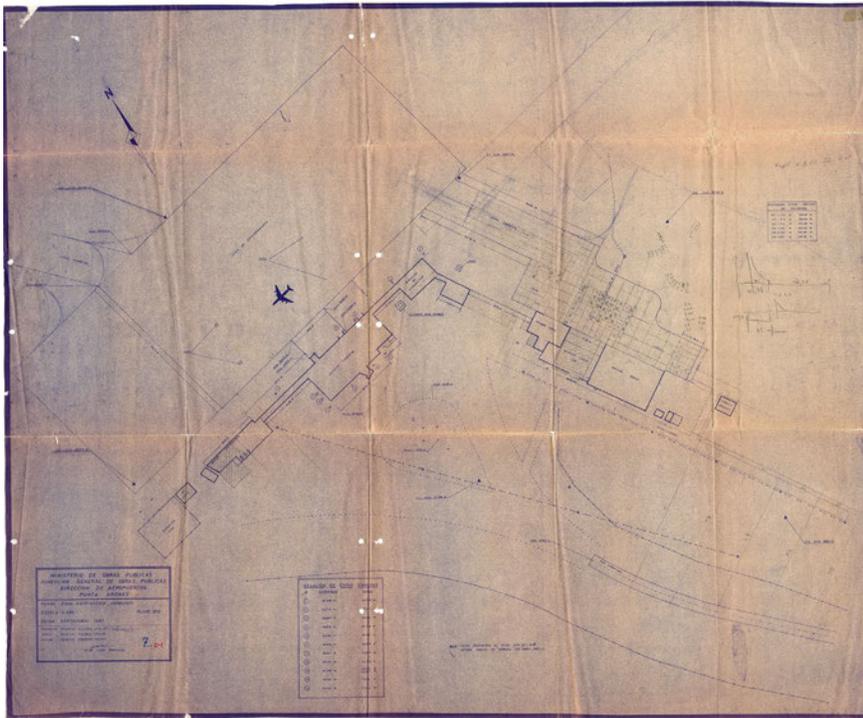


Figura 5. Zona edificación de Chabunco (fuente: Ministerio de Obras Públicas, 1967a).

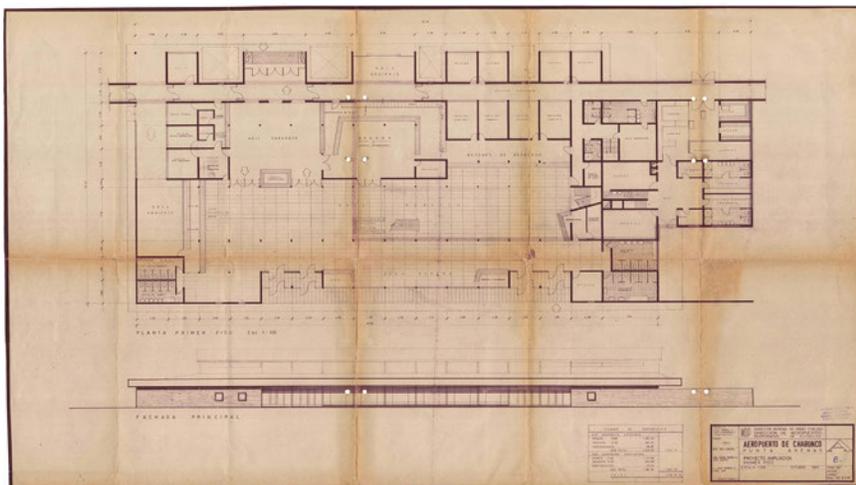


Figura 6. Proyecto ampliación primer piso (fuente: Ministerio de Obras Públicas, 1967b).

Los arquitectos Francisco Torres y Ricardo Fernández desarrollaron el proyecto del edificio principal. Este consideró 1.481,20 m² distribuidos en ambas plantas, alcanzando una superficie total de 3.106,50 m². Para el primer nivel se contemplaron 1.125,60 m², los cuales alojaron un nuevo hall de embarque de mayor envergadura y adyacente, por un lado, a una batería de oficinas destinada al personal de resguardo, de policía internacional y de sanidad (cuyo fin era facilitar la operación conjunta) y, por otro, a la oficina de control de aduana. Además, se añadió un nuevo hall para recepción y distribución de equipaje, baños públicos y una caja de escalera que independizó la circulación del personal con las oficinas del piso superior (figura 6).

En segundo nivel se proyectaron 304 m² adicionales para una nueva batería de oficinas, además de baños y una ampliación significativa de la zona del estar. Vale la pena detallar que en las modificaciones se hizo evidente la necesidad de reubicar el muro chimenea de 1956, con el propósito de obtener mayor flexibilidad en el uso de la segunda planta (figura 7).

Las modificaciones tuvieron como corolario la elaboración del Plano Regulador de 1971 que buscó articular y coordinar tanto el incremento de la infraestructura, como la ampliación de la plataforma de estacionamiento y el ensanche y la prolongación de las pistas. Además, se intentó mejorar la articulación con el centro urbano a través del automóvil. El proyecto, elaborado por el arquitecto Carlos Valenzuela y el Ingeniero Héctor Merino, de la Dirección de Aeronáutica, estableció, además, la relación entre el aeropuerto y la Base Aérea de la FACH (figura 8).

La ampliación del terminal consideró no solo la inclusión de nuevos elementos programáticos y funcionales, sino que implicó una modificación de su expresión y volumetría. Si bien el mayor crecimiento fue la extensión hacia el oriente, en el primer nivel el edificio creció en todo su contorno. Esto produjo el ocultamiento del módulo estructural inicial, con la eliminación de las marquesinas de pistas y de acceso, a la vez

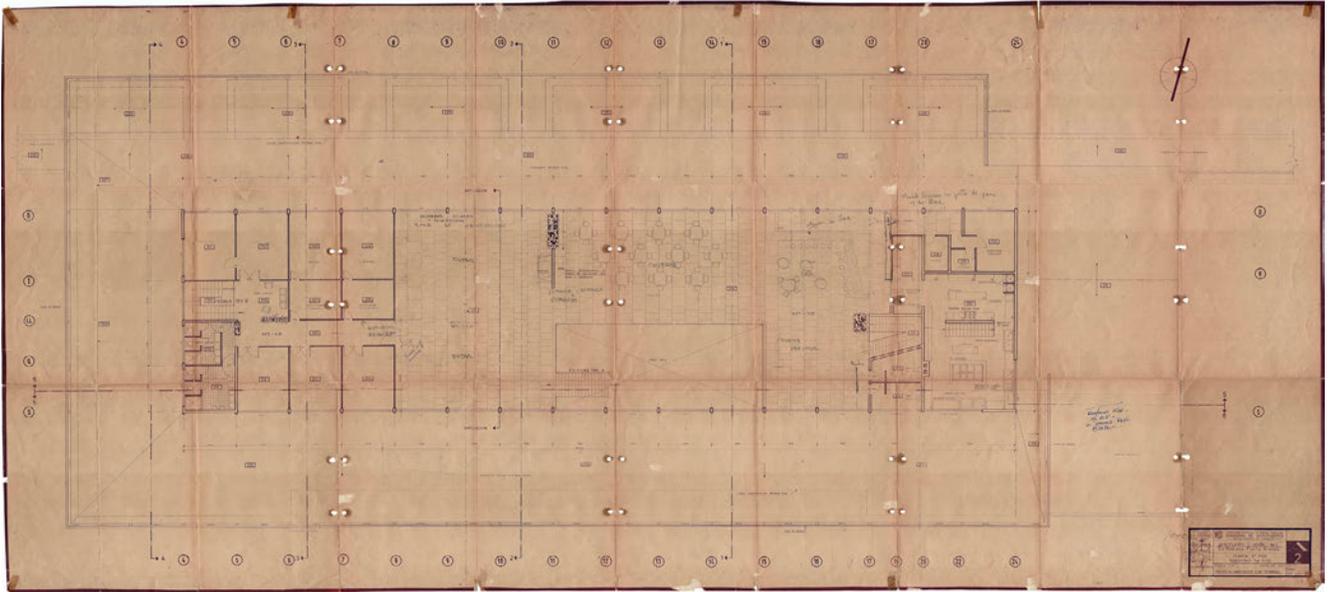


Figura 7. Planta 2º piso y cubiertas 1er piso (fuente: Ministerio de Obras Públicas, 1968).

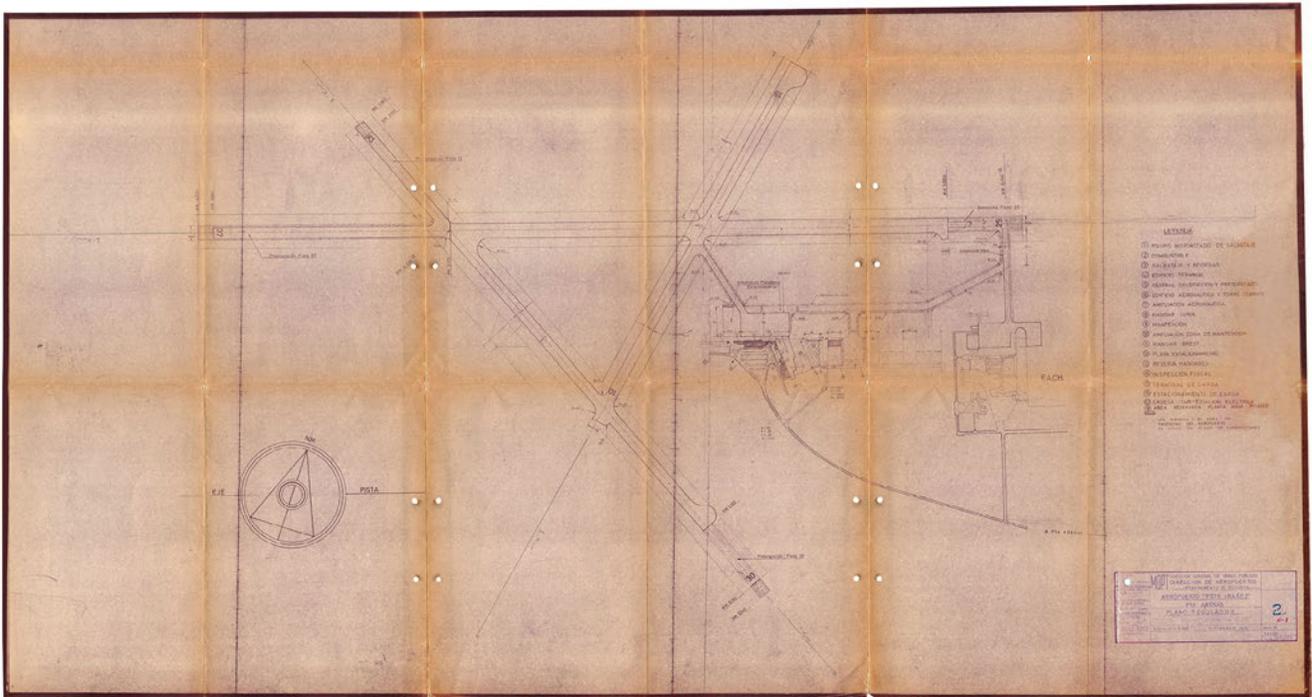


Figura 8. Plano regulador (fuente: Ministerio de Obras Públicas, 1971).

que determinó la aparición de un frontón perimetral y un muro revestido en piedra que rodeó gran parte de las fachadas sur (tierra) y poniente.

Por otro lado, se acometió en el edificio terminal una serie de obras de habilitación a partir de un convenio entre la Dirección de Aeropuertos y el IdP¹³. Este, desarrollado por el CEDA¹⁴ de la institución regional, consideró el alhajamiento y la decoración del terminal de pasajeros por medio del diseño y la fabricación artesanal de diversos elementos y piezas ornamentales, además de la elaboración de mobiliario y revestimientos interiores de las áreas públicas del edificio. Estos elementos, destinados a "complementar la sala vip y el hall de pasajeros del Aeropuerto"¹⁵, consideraron temáticas asociadas a las investigaciones arqueológicas del Instituto, entre las que destacaron un mural cerámico¹⁶, cerámicas de revestimiento de paramentos verticales y pilares con motivos rupestres, telares murales, además de mobiliario y revestimientos de madera autóctona para las zonas de espera,

estar y casino (imagen 1). Dichos trabajos concluyeron a finales de 1973.

Tras una serie de intervenciones interiores destinadas a ajustar su operación a los requerimientos aeronáuticos, el edificio abandonó su uso como terminal el 14 de diciembre de 2001.

A MODO DE SÍNTESIS

A pesar de no tratarse de una infraestructura de gran tamaño ni complejidad, con una posición periférica en el concierto de la aeronavegación nacional e internacional, el aeropuerto de Punta Arenas se ha visto afectado por las dinámicas, los requerimientos, las tensiones y la influencia de la arquitectura aeroportuaria de la mitad del siglo XX, produciendo respuestas específicas en su arquitectura y habilitación. Las principales dos intervenciones marcaron con claridad dos concepciones de la arquitectura del terminal de pasajeros. El tránsito de una arquitectura estándar a una con acento local mediante la introducción de componentes

de diseño y factura artesanal demuestran la preocupación inicial por la evidencia de progreso y el posterior esfuerzo por la singularidad y la pertenencia.

Si bien ambos proyectos respondieron a problemáticas distintas y utilizaron recursos formales disímiles, coincidieron en la concepción del aeropuerto como conjunto integrado, incluida la articulación con la ciudad, además del uso de la estructura como matriz de diseño. En ambas propuestas se concibió el espacio a través de una estructura que permitiera responder a requerimientos funcionales específicos y cambiantes. Son reflejo de ello el módulo estructural y la grilla de pilares de hormigón, que permitieron plantas libres para absorber el crecimiento en cualquier dirección, así como modificar los interiores a voluntad, pero también una respuesta formal unitaria para las primeras edificaciones. Los cambios se dirigieron hacia el ajuste del edificio del terminal al crecimiento de la demanda y la complejización de su utilización, incorporando mayor cantidad de recintos, controles y circuitos diferenciados para la operación de embarques y llegadas. Las modificaciones se orientaron, a la vez, a espacios más amplios y flexibles para las funciones de entretenimiento, observación y espera, en la instauración de una división funcional por niveles que convirtió el segundo piso en un espacio icónico de singular vista panorámica hacia el paisaje, la losa de aterrizaje y el acceso vehicular.

Por su parte, la expresión formal resultante del primer proyecto reunió algunos de los principios de la arquitectura moderna. Al desarrollo de plantas y fachadas libres, se sumó el empleo de materiales como el hormigón y el vidrio, y una estética racional compuesta por elementos inspirados en obras ya popularizadas como parte de la



Imagen 1. Mural alfarero, revestimientos cerámicos y mobiliario del estar (fuente: Fernández, P., 2022).

13 En 1969 se crea como Centro de Estudios e Investigación Regionales

14 Su estructura académica quedó conformada por las áreas de investigación, cultura y docencia; en esta última se situó el CEDA. Su cuerpo docente estuvo constituido, principalmente, por dibujantes, diseñadores, ceramistas, ebanistas, tejedoras, además de historiadores y arqueólogos.

15 Exento N°106, del 11 de junio de 1973, de la Dirección de Aeropuertos Punta Arenas.

16 Exento N°152, del 05 de septiembre de 1973, de la Dirección de Aeropuertos Punta Arenas.

de realizar un estudio más detallado de la obra desarrollada por parte del CEDA. No obstante, la identificación de dos momentos claros en la constitución de la arquitectura del edificio ha permitido establecer las correspondencias de la infraestructura aeroportuaria con las ideas y las problemáticas de la arquitectura moderna.

En este contexto, el objeto arquitectónico evidenció su constitución y emergencia como una pieza de arquitectura moderna singular y paradigmática en el concierto austral, así como de la imagen del territorio y de la experiencia de sus usuarios. ▲▢

Agradecimientos

Los autores agradecen el apoyo de la Dirección Regional de Aeropuertos de Magallanes y Antártica Chilena, particularmente a los funcionarios Jose Luis Hernández Vera, Manuel Alcazar Gallardo y Fernando Quintana Ortiz

BIBLIOGRAFÍA

- Banham, R. 1962. The Obsolescent Airport. *Architectural Review*, 132, p. 252.
- Bibián, C. 2014. Arquitectura de Aeropuertos. Cuatro ejemplos de terminales aeroportuarias de la década de 1930. *Cuadernos de Notas*, 15:18-36.
- Binney, M. 1999. *Airport Builders*. Michigan: Academy Editions.
- Bosma, K. 1996. European Airports 1945-1995: Typology, Psychology, and Infrastructure. En Zukowsky, J. (Ed.). *Building for air travel. Architecture and design for Commercial Aviation*. Chicago: The Art Institute of Chicago.
- Doganis, R. 1992. *The Airport Business*. London: Routledge.
- Edwards, B. 1998. *The modern terminal*. London: Routledge.
- Edgebeen, J. 2007. "Airport age: Architecture and modernity in America". Tesis doctoral. The City University of New York.
- Fairbanks, R. 1998. Airports. En *Encyclopedia of Urban America: The Cities and Suburbs*. Shumsky, N. (Ed.). Santa Barbara: ABC-CLIO.
- Fernández, A. 1994. *La aviación en Magallanes*. Santiago: DAGC.
- Flores, E. 1950. *Historia aeronáutica de Chile*. Santiago: FACH.
- Galeno, C. 2007. *Arquitectura Moderna para el Territorio Desértico de Antofagasta-Chile*. Antofagasta: DCOMOMO CHILE.
- Gordon, A. 2008. *Naked Airport. A Cultural History of the World's Most Revolutionary Structure*. Chicago: University of Chicago Press.
- Instituto de la Patagonia. 1971. *Memoria y Balance*.
- Instituto de la Patagonia. 1979. *Crónica Anales Instituto*.
- Ministerio de Obras Públicas. 1955. *Aeropuerto de Punta Arenas en Chabunco. Anteproyecto de la etapa final*. Santiago
- Ministerio de Obras Públicas. 1956. *Aeropuerto de Chabunco Planta 2º piso y subterráneo*. Santiago
- Ministerio de Obras Públicas. 1967a. *Plano Zona Edificación Chabunco*. Punta Arenas
- Ministerio de Obras Públicas. 1967b. *Aeropuerto de Chabunco. Punta Arenas. Proyecto de Ampliación Primer Piso*.
- Ministerio de Obras Públicas. 1968. *Aeropuerto "C. Ibáñez del C.". En Chabunco Punta Arenas. Planta 2º piso y cubiertas 1er piso*.
- Ministerio de Obras Públicas. 1971. *Aeropuerto "Pdte. Ibáñez", Punta Arenas. Plano regulador*.
- Page, L. 1987. *Historias de la aviación*. Santiago. [s.n.].
- Pascoe, D. 2001. *Airspaces*. Londres: Reaktion Books.
- Pevsner, N. 1976. *Historia de las tipologías arquitectónicas*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Pfenniger, F., y Borgheresi, H. 2002. *Arquitectura y Acero*. Santiago: Instituto Chileno del Acero.
- Stantec Architecture+Amunátegui Barreau 2018. *Aeropuerto Arturo Merino Benítez, ARQ, (Santiago)* 99:138-147.
- Telechea, C. 2018. "El rol del Estado en el desarrollo de la aeronáutica comercial en Chile entre 1929 y 1938". Tesis de grado. Universidad Finis Terrae.