

- ▲ **Palabras clave/** Paisaje urbano, publicidad, turismo, arquitectura moderna.
- ▲ **Keywords/** Urban landscape, advertisement, tourism, modern architecture.
- ▲ **Recepción/** 30 abril 2014
- ▲ **Aceptación/** 18 julio 2014

El paisaje urbano como nueva postal turística de Chile: las ciudades de Santiago, Valparaíso y Osorno, 1930-1960.

The urban landscape as a new postcard of Chile: the cities of Santiago, Valparaíso and Osorno, 1930-1960.

RESUMEN/ El presente artículo propone abordar el problema de la difusión de la arquitectura, específicamente desde lo que las revistas de propaganda turística intentaron difundir como destinos urbanos entre los años 1930-1960, de acuerdo a las grandes reformas llevadas a cabo en las principales ciudades de Chile. Para ello se propone contraponer lo que los proyectos en su esencia pretendían generar, a través de una arquitectura del carácter cívico y representativo, y la concepción turística que los promovía como destinos basados en los nuevos paisajes urbanos que conformaban. **ABSTRACT/** This article addresses the issue of architecture dissemination, specifically from what tourism magazines attempted to advertise as urban destinations in 1930-1960, in line with the great reforms conducted in main Chilean cities. For this purpose, a comparison is made between what the projects essentially sought to generate –through a civic and representative architecture– and the touristic conception that promoted them as destinations based on the new urban landscapes that made them up.

INTRODUCCIÓN. Durante la primera mitad del siglo XX, Chile alcanza un desarrollo económico importante y una consolidación de su representatividad política, lo que lleva a la gestación de proyectos urbanos de carácter cívico en las principales ciudades del país, como el Barrio Cívico en Santiago, la Plaza Sotomayor en el puerto de Valparaíso y la Plaza de Armas en la ciudad de Osorno. Paralela a esta visión representativa del poder del estado en que se fundamentaron estos proyectos, se encuentra el perfil turístico con que

Dra. Macarena Cortés Darrigrande
Arquitecto Universidad Central, Chile.
Magister en Arquitectura, Pontificia Universidad Católica, Chile.
Doctorado en Arquitectura, Pontificia Universidad Católica, Chile.
mmcortes@uc.cl

Dra (c) Luz María Vergara d'Alençon
Arquitecto y Magister en Arquitectura Pontificia Universidad Católica de Chile.
Doctor (c), Real Estate and Housing Department, Faculty of Architecture and the Built Environment, Delft University of Technology, Holanda.
luzmaria.vergara@gmail.com

Mg. Anita María Puig Gómez
Arquitecto Universidad Mayor, Chile.
Magister en Arquitectura, Pontificia Universidad Católica, Chile.
anitampuig@gmail.com

Mg (c) Fernanda Larenas Lolas
Tesis Magister en Arquitectura. Pontificia Universidad Católica, Chile.
fplarena@uc.cl

estas obras fueron presentadas en los documentos de propaganda turística. El presente artículo, resultado del proyecto de investigación *La Construcción de lo Nacional: la Presencia de la Arquitectura en las Revistas y Guías de Turismo, 1930-1962*¹, propone analizar la dicotomía entre la imagen cívica que pretendían construir estas obras públicas y la imagen turística con que son difundidas. De esta manera, se centrará en la difusión de la arquitectura propuesta a través de medios no disciplinares, como lo fueron específicamente las revistas y guías turísticas publicadas en Chile entre los años 30 y 60. Estas fueron publicadas por la "Sección de Propaganda y Turismo" de Ferrocarriles del Estado chileno que, a través de una fuerte política editorial, logró mantener por más de treinta años en circulación la revista mensual *En Viaje y la guía anual Guía del Veraneante*².

¹ Este artículo es resultado del proyecto de investigación FONDECYT de inicio N° 11110435, La Construcción de lo Nacional: la Presencia de la Arquitectura en las Revistas y Guías de Turismo, 1930-1962. Agradecimientos a Conicyt-Fondecyt.

² La revista *En Viaje* tuvo 470 números editados entre 1933 y 1973. Para esta investigación se revisaron hasta el año 1960 un total de 326 números. La *Guía del Veraneante* estuvo en circulación entre 1936 y 1962 con dicho nombre, pasando después a llamarse *Guía Turística*. Para la investigación se revisaron 18 números a los que se pudo tener acceso, de los 23 números publicados hasta el año 1960.



Es reconocida la labor que tuvo Ferrocarriles del Estado en el desarrollo del turismo nacional, a través de las publicaciones nombradas y de otras acciones destinadas a fortalecer el uso del ferrocarril con fines turísticos, por medio de su participación en consorcios hoteleros, la oferta de boletos de turismo, la configuración de servicios de transporte asociado al ferrocarril, etc. (Cassals, 2013).

Específicamente, a través de las guías de turismo y los documentos de propaganda, no sólo se logró difundir el viaje como una práctica moderna, si no que también se mostró el país a través de sus atributos paisajísticos y naturales. “En torno al turismo se han construido algunas de las representaciones más poderosas del paisaje chileno, sobretodo desde las primeras décadas del siglo XX” (Booth, 2010). De esta manera, el trabajo que aquí se presenta analiza casos específicos donde dicha construcción turística se basa en intervenciones puntuales en centros urbanos relevantes, que son promocionados como destinos.

Por otro lado, el análisis que se presenta se basa “en utilizar testimonios visuales como documentos históricos” (Burke, 2005). Y, por lo tanto, se trabaja desde la concepción de que, a partir de las imágenes, se puede constituir una interpretación de dichas representaciones que supere el análisis formal de ellas. De esta manera, las representaciones de dichos espacios urbanos, expuestos fundamentalmente a través de fotografía, publicidades y textos descriptivos, permite especular que los proyectos urbanos llevados a cabo en los años 30 en Chile, configuraron no sólo espacios representativos de la nación en términos políticos, si no como destinos turísticos que reforzaron la condición moderna del país.



Imagen 1. Vista del Barrio Cívico hacia el sur, desde la actual Plaza de la Ciudadanía (fuente: Guía del Veraneante, 1945).

Se puede afirmar que la difusión de los proyectos nombrados a las grandes audiencias, lectoras de los documentos descritos, tiene por objetivo construir nuevos destinos turísticos de carácter urbano que complementarán la clásica oferta de paisajes naturales, como playas, termas o lagos. Así, los paisajes urbanos de dichas ciudades se convierten en postales turísticas y proponen componer una serie de imágenes significativas, enmarcadas en el desarrollo y el progreso nacional.

EL BARRIO CÍVICO, LA REFORMA URBANA EN LA CAPITAL.

Entre los años 1930 y 1940, se lleva a cabo en la capital de Chile, Santiago, una de las reformas más importantes de la ciudad, tanto por sus dimensiones, como por su unidad y continuidad como proyecto urbano. A través de la contratación de renombrados arquitectos como Smith Miller y Smith Solar, y posteriormente el urbanista vienés Karl Brunner y llevado a cabo por Carlos Vera (González, 1940), se logra consolidar una intervención que afectó directamente a la Casa de Moneda (el Palacio Presidencial) y su entorno inmediato. Esta intervención tenía dos finalidades: una funcional, de reunir los servicios estatales para efectos de su coordinación y control (Grovisch, 1996) y otra urbana, que pretendía

poner en valor el edificio de La Moneda, realizando sus condiciones arquitectónicas como eje representativo de la ciudad. Por ello, se demolieron y despejaron las manzanas norte y sur del Palacio, para la creación de la Plaza de la Constitución y la Plaza Bulnes.

En paralelo, se proyectaron los bordes perimetrales a La Moneda y a las Plazas, con nuevos edificios que albergaron las dependencias gubernamentales más importantes del país. Estas obras conformaron una nueva altura, mayor a la del Palacio de la Moneda, configurando un conjunto homogéneo de fachadas que contendría en su interior, el Palacio Presidencial (Masuero, 2002).

La nueva imagen del centro cívico de Santiago constituyó la mayor postal promocionada en las revistas y guías de turismo de la época³. En ellas se retraba el Barrio Cívico, preferentemente en dos tipos de encuadre: la vista desde lo alto, que mostraba la condición vacío urbano de sus plazas, evidenciando su vida de metrópolis, y desde el nivel del peatón, manifestando muchas veces la congestión. Estas imágenes se contraponían a las publicadas en revistas disciplinares (González, 1940), que presentaban el Barrio Cívico casi sin personas y los autos en segundo plano, haciendo énfasis en la homogeneidad de las fachadas.

³ Con un total de 87 apariciones de imágenes (publicidades y fotografías) en los documentos analizados por la investigación, encontrándose la mayor cantidad de ellas entre los años 1940 y 1942, y un total de 11 artículos.



Imagen 2. Publicidad del Hotel Carrera (fuente: Guía del Veraneante, 1942: 65).



Imagen 3. Publicidad de Valparaíso (fuente: Guía del Veraneante, 1945).

En las revistas de difusión turística destacan dos artículos que retrataban la condición metropolitana de Santiago en la cual se enmarcaba el proyecto del Barrio Cívico, uno de tipo gráfico de 1941, Santiago y *Buenos Aires, ciudades monumentales de América* (En Viaje, 1941) y otro de 1948, *Santiago, la ciudad monumental de Los Andes* (Bellani, 1948), en la que se caracterizaba a la ciudad como monumental, haciendo referencia en parte a la imagen moderna enfatizada por el cambio de escala que proponía la renovación urbana descrita. Por otro lado, una de las piezas más relevantes y mayormente presentada en los documentos de propaganda turística, fue el edificio del Hotel Carrera, el cual, junto al Ministerio de Hacienda, constituían uno de los conjuntos más representativos del paisaje urbano santiaguino. La decisión de instalar en el Barrio Cívico un hotel de lujo, fue coincidente con la idea de dotar al centro de la capital de todos los servicios necesarios para convertirse en una metrópolis, partiendo del equipamiento turístico. Si bien los textos de las propagandas describían las condiciones de lujo y confort que el hotel ofrecía, las imágenes o dibujos que lo acompañaban, representaban al hotel de forma aislada y

destacando sus condiciones arquitectónicas de masa edilicia, ya sea desde la fachada principal o en perspectiva mostrando la esquina que conformaba. Aunque su objetivo original fue dotar a la capital chilena de un centro urbano de carácter cívico, a través de su arquitectura pública, austera y racional, ésta fue presentada en los documentos de propaganda y difusión turística como un centro moderno y monumental, que representaba el nuevo paisaje urbano de Santiago. En este sentido, Oreste Plath describió al Barrio Cívico como una “revolución de cemento que mira al Palacio de Gobierno” (Plath, 1948).

LA PLAZA SOTOMAYOR EN VALPARAÍSO: RELACIONES ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD. La plaza Sotomayor se convirtió en el paisaje urbano más representado de Valparaíso durante la primera mitad del siglo XX en las diversas imágenes publicadas en los documentos de difusión del turismo nacional⁴. La imagen construida y publicada en ese momento fue realizada a partir del concurso de transformación de la Plaza Sotomayor del año 1934, comisionado por la Municipalidad de Valparaíso al Instituto de Urbanismo de la misma ciudad (Boletín del Instituto de Urbanismo de Valparaíso, 1934). Mediante el proyecto ganador, perteneciente a Pedro Becker, se inició el estudio para confeccionar el anteproyecto definitivo que organizó la nueva imagen de la plaza, a través del desarrollo de sus edificios más significativos. Como parte central del proyecto, se modificó la línea de fachada del lado oriente

de la Plaza, para centrar el edificio de la Intendencia al eje norte-sur. De esta manera, se logró un eje de simetría que dio mayor importancia a esta fachada, conformando así el remate sur de la Plaza. Esta operación trajo consigo significativas transformaciones en el paisaje urbano de Valparaíso, que concluyeron con la construcción de la Estación Puerto del arquitecto Luis Herreros Erquiaga, encargado por la Dirección de Obras de los Ferrocarriles del Estado. Espacialmente, su conformación de torre y edificio generó un esperado remate al ordenado vacío de la Plaza, e interiormente organizó el espacio público desde los andenes. Frente a la Estación se proyectó el edificio de la Superintendencia de Aduanas, con los mismos elementos: una torre de igual tamaño y altura y un edificio tipo bloque. Así, el extremo norte de la plaza avanzó construyendo una cuadra sobre el borde marítimo, completando la operación visual de cerrar el espacio vacío y otorgando un carácter longitudinal a la plaza. Las torres de ambos edificios constituyeron el límite entre el puerto y la ciudad, marcando el vacío construido a modo de arcada. En la Revista *En Viaje* fue publicado un reportaje titulado “El nuevo edificio principal de la estación del Puerto” (*En Viaje*, 1935) que mostraba una perspectiva del proyecto. Esta imagen, con el edificio en escorzo como remate de la plaza y la torre como encuadre del proyecto, se convirtió en la vista más retratada del edificio. La revista hacía hincapié en la importancia de la construcción de este edificio por Ferrocarriles del Estado, como parte de su

⁴ Con un total de 75 apariciones de imágenes (publicidades y fotografías) en los documentos analizados por la investigación, encontrándose la mayor cantidad de ellas entre los años 1937 y 1943, y un total de 17 artículos.

plan de “modernización y amplitud de sus servicios”, obra que sin duda trascendería ese plan para formar parte de la imagen reconocible Valparaíso como destino turístico. “Será, sin duda, esta moderna construcción, un factor valioso de progreso y ornato para el primer puerto de la República” (*En Viaje*, 1935).

Son tres las imágenes más retratadas de la Plaza Sotomayor en las publicaciones de la época: por un lado, el edificio de la Estación Puerto en escorzo mostrando la fachada que da hacia la Plaza Sotomayor, por otro la Estación en conjunto con el edificio de Superintendencia de Aduanas y el monumento a los Héroes de Iquique y por último, desde el puerto hacia el mar, como un umbral de acceso formado por ambas torres.

Estas imágenes de la Plaza Sotomayor buscaban transmitir la simpleza de las líneas modernas y la austeridad formal de sus edificios. De esta manera la sistematización de la Plaza y la construcción contemporánea de la Estación Puerto y la Aduana, eran

retratadas y presentadas en las revistas y guías de turismo, dejando en un segundo plano el edificio de la Intendencia. La voluntad del Estado aparece, entonces, centrada en los nuevos edificios que conformaban la Plaza, retratándose en su mayoría junto al monumentos antes nombrado.

La Plaza Sotomayor se convierte, de esta forma, en la postal de Valparaíso, en su imagen icónica: ésta se construye a partir de las aspiraciones de Valparaíso a ser una ciudad moderna pero también representativa en su condición de puerto. La imagen moderna fue lograda a través de la operación urbana y arquitectónica que potenció a Valparaíso como puerto y como lugar turístico. Así, es presentado como una urbe moderna, que contrasta con su desordenada topografía escasamente retratada, potenciando el antagonismo entre ambas perspectivas de Valparaíso y jerarquizando el paisaje urbano moderno construido.

LA PLAZA DE ARMAS DE OSORNO: TRAZADO Y PAISAJE.

Igualmente que en Santiago y en Valparaíso, pero a una escala menor, la ciudad sureña de Osorno también tuvo una intervención urbana que significó el acondicionamiento de su Plaza de Armas⁵, diseñada por Oscar Prager en 1942 (Viveros, 1997) y la transformación de su paisaje urbano por medio de las modernas edificaciones que se colocaron entorno a ella. “El crecimiento acelerado de la ciudad, reflejado en las edificaciones en torno a la plaza, se expresó en una transformación urbana de acento progresista no ajena a los procesos de urbanización” (Weibel, 2014).

La Plaza de Armas aparece en las revistas y guías de turismo como la imagen más representativa de esta ciudad y era considerada como “una de las más hermosas de Chile” para los turistas (Guarda, 1944). En este espacio público se materializaron los principios de una ciudad moderna. Así la posicionaban los diversos artículos relacionados con Osorno, como los



Imagen 4. Vista del monumento de Los Héroes de Iquique hacia el poniente (fuente: *Guía del Veraneante*, 1948).

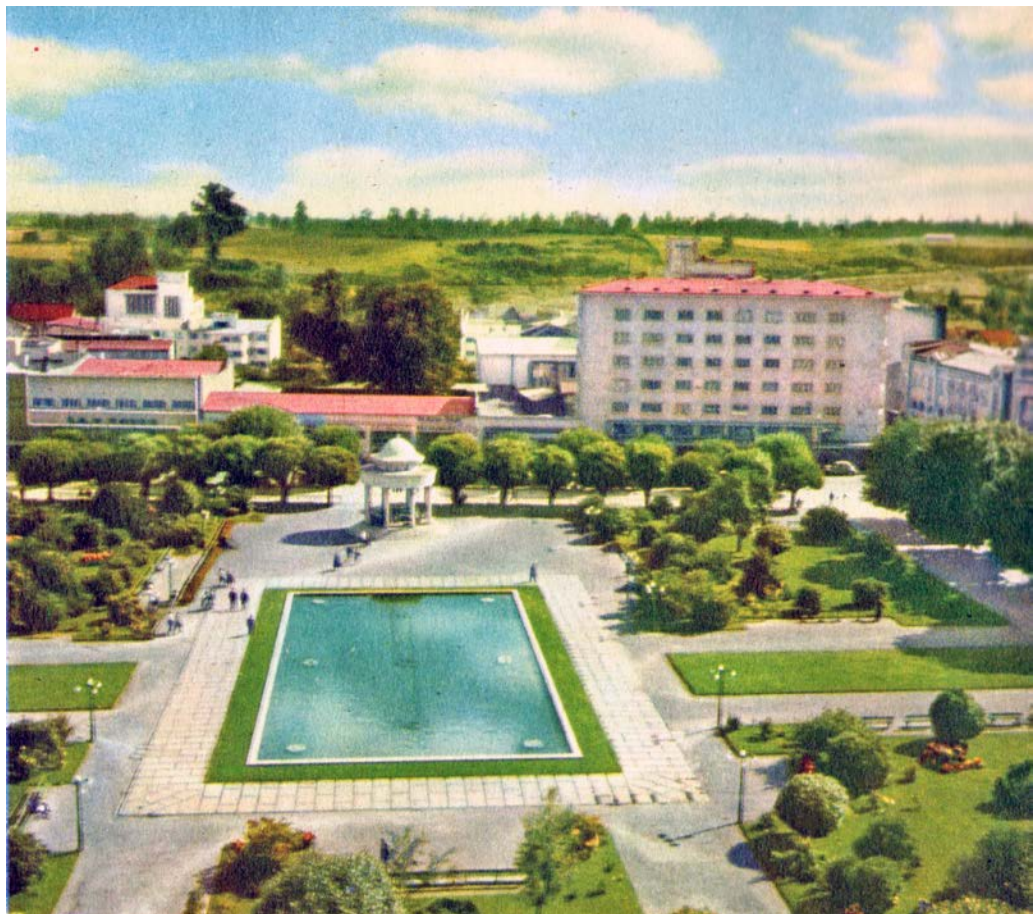


Imagen 5. Vista panorámica de la Plaza (fuente: *Guía del Veraneante*, 1962).

⁵ Con un total de 58 apariciones de imágenes (publicidades y fotografías) en los documentos analizados por la investigación, encontrándose la mayor cantidad de ellas entre los años 1937 y 1943, y un total de 16 artículos.

GRAN HOTEL (EX BURNIER)

OSORNO
Casilla 49-0



100 HABITACIONES CON BAÑO PRIVADO
BAR - RESTAURANT - GRILL - BOITE
MOVILIZACION PROPIA A LA LLEGADA DE
LOS TRENES

RESERVAS: Directamente o por intermedio
de su Agente de Viajes

Imagen 6. Publicidad del Hotel Burnier (fuente: Guía del Veraneante, 1962).

aparecidos en el N°123 del año 1944 de la revista *En Viaje*, dedicado a esta ciudad. La Plaza estaba caracterizada por su espejo de agua central que, en línea con el odeón, armaba un eje norte-sur. En el otro sentido, el eje oriente-poniente se configuraba a partir de planos verdes que establecían el enfrentamiento de la Catedral Iglesia de la Matriz con el edificio de la Intendencia del arquitecto Buschman (1930). Los otros edificios relevantes eran también de Buschman y representaban las aspiraciones fundamentales de la ciudad: la turística, a través del Hotel Burnier (1930) y la productiva, por medio del edificio de la Sociedad Agrícola y Ganadera (1937). Osorno era considerada una ciudad estratégicamente ubicada en relación a los atractivos turísticos del sur, principalmente de los lagos Ranco, Puyehue, Rupanco, Llanquihue y Todos los Santos; así como de las Termas de Puyehue y la conectividad con Argentina por "la ruta internacional más importante del sur de Chile" (*En Viaje*, 1942). Tanto la ciudad como su entorno natural fueron promocionados a través de sus valores modernos, lo que queda representado en esta cita: "es europea la fisonomía de la ciudad y europea la fisonomía de los campos. Un plano urbano perfecto encuentra su equivalente en los fundos limpiécitos explotados racionalmente con maquinaria moderna" (Gallardo, 1944). Así, Osorno no solo se consolidó como una de las provincias con tierras más ricas y con mayor progreso de Chile, sino que también como una de las ciudades de mayor importancia al sur del país. Esto se evidenció con la relevancia que se le dio al paisaje urbano representado en las diversas vistas panorámicas de su plaza, mediante la incorporación recurrente de imágenes de los edificios que la conformaban, tanto en los artículos como en publicidades específicas con que contó la ciudad. El paisaje urbano de la ciudad fue nuevamente puesto en valor en la revista *En Viaje* N°293 de 1958, especial de Osorno, en el cuarto centenario de la ciudad y coincidente con la construcción del edificio Consistorial de Weil y Recordón en eje con el espejo de agua y el Odeón. "Uno de los aspectos que llama la atención al turista que llega a Osorno es el magnífico plano de urbanización en que se encuentra la ciudad. Modernos edificios siguen la línea de anchas aceras y calzadas, que se ven interrumpidas sólo por bien delineadas áreas verdes que forman hermosas plazas y paseos" (*En Viaje*, 1958).

CONCLUSIONES: LA ARQUITECTURA MODERNA Y EL PAISAJE URBANO COMO NUEVA POSTAL DE TURISMO.

Los tres casos presentados fueron intervenciones urbanas en las plazas centrales de Santiago, Valparaíso y Osorno, realizadas contemporáneamente. Si bien tuvieron fundamentos diversos, en concordancia con las condiciones territoriales y políticas de cada centro urbano, fueron difundidas en las revistas y guías como postales turísticas de difusión de dichas ciudades. Como se ha revisado, el Barrio Cívico, la Plaza Sotomayor y la Plaza de Armas de Osorno, fueron lugares presentados con regularidad e insistencia, como un *continuo sermón visual*⁶, con el cual se propuso posicionar las tres intervenciones -las más importantes llevadas a cabo en la primera mitad del siglo XX en Chile- como los destinos urbanos más significativos del país. Esto puede ser corroborado a través de la

gran cantidad de imágenes y publicidades, como artículos dedicados a estos lugares, que fueron publicados en la revista *En Viaje y la Guía del Veraneante*. Existió un especial énfasis en ciertos encuadres y tomas, que posicionaron a las edificaciones modernas como los elementos protagónicos de la vida metropolitana. Por otro lado, las publicidades tanto de las ciudades mismas como de los Hoteles Carrera en Santiago y Burnier en Osorno, propusieron configurar a estas ciudades como destinos turísticos, a partir de imágenes significativas de las obras nuevas y de sus hoteles. Esto reforzaba los aspectos funcionales de dicha operación: dotarlas de espacios de encuentro social que permitieran, precisamente, la estancia en el destino.

Así, la arquitectura de carácter moderno, de austeridad y regularidad formal, conformó los nuevos paisajes urbanos de Santiago, Valparaíso y Osorno, reforzando las condiciones de sus trazados, y otorgándole

una imagen renovada a sus edificaciones. Esa arquitectura fue también la imagen difundida, la postal predilecta de las revistas y guías de turismo, para divulgar los centros urbanos como lugares representativos de las aspiraciones de progreso de una nación, que asumía la modernidad más allá de lo estrictamente arquitectónico.

“El paisaje evoca una serie de asociaciones políticas, o incluso que expresa una determinada ideología, como por ejemplo el nacionalismo” (Burke, 2005). Utilizando esta cita de Burke se propone comprender que las imágenes, publicidades y artículos publicados son representativos de aspiraciones nacionales, que confunden los fines políticos con los turísticos. En una acción premeditada y concertada desde Sección de Propaganda de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, se propuso dotar al país de imágenes significativas de paisajes urbanos, ilustrados con la nueva arquitectura de sus ciudades. ▲●●

REFERENCIAS

- Bellani, R., 1948. Santiago, la ciudad monumental de Los Andes. En *Viaje*, 182, 66-67.
- Booth, R., 2010. El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística. *Historia Universia*, 1(3). http://revistahistoria.universia.cl/pdfs_revistas/articulo_112_1285888012302.pdf Consultado marzo 2011.
- Burke, P., 2005. Visto y no visto, el uso de la imagen como documento histórico. *Crítica* Barcelona, 55, España.
- Cassals, C., 2013. Viajar en Tren, turismo chileno con una visión ferroviaria. En: Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución. Santiago: Ediciones Universidad Central de Chile, Chile.
- Gallardo, R., 1944. Osorno ciudad de millonarios. En *Viaje*, 123. (no está referenciado)
- González, R., 1940. El Barrio Cívico de Santiago. *Urbanismo y Arquitectura*, 2, Chile.
- Guarda, D., 1944. Rodeado de trigales, lagos y volcanes, Osorno es el pariente rico de la región Austral. En *Viaje*, 123.
- Gurovich, A., et al., 2010. Karl desde el Bicentenario. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. (no está referenciado)
- Masuro, A., 2002. Plaza de la Constitución: proyecto urbano y debate arquitectónico. Tesis para optar al grado de Magister en Arquitectura. Pontificia Universidad Católica. Santiago, Chile.
- Plath, O., 1948. Los Barrios. En *Viaje*, 182.
- s/a., 1934. Concurso de Ante-proyecto para la transformación de la Plaza Sotomayor de Valparaíso. *Boletín del Instituto de Urbanismo de Valparaíso*, 1.
- s/a., 1935. El nuevo edificio principal de la estación del Puerto. En *Viaje*, 16.
- s/a., 1936. La moderna estación de los ferrocarriles en el Puerto. En *Viaje*, 38.
- s/a., 1941. Santiago y Buenos Aires, ciudades monumentales de América. *Reportaje Gráfico*. En *Viaje*, 95.
- s/a., 1942. Osorno. En *Viaje*, 108.
- s/a., 1958. Osorno, ciudad de progreso. En *Viaje*, 293.
- Solá-Morales, I., 1975. AC / G.A.T.E.P.A.C. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, España.
- Viveros, M., 1997. Oscar Prager, el arte del paisaje. Ediciones ARQ, Santiago, Chile.
- Weibel, H., 2014. Plaza de armas de Osorno: territorio, espacio y arquitectura. Osorno: Editorial Universidad de Los Lagos, Chile.

⁶ De esta manera Solá-Morales, en su introducción a la re-edición de la totalidad de los números de la revista española AC, proponía revisar cómo la imagen era utilizada como herramienta significativa de ideas (Solá-Morales, 1975).