







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 nacional<sup>4</sup>. 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

<sup>4</sup> 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.

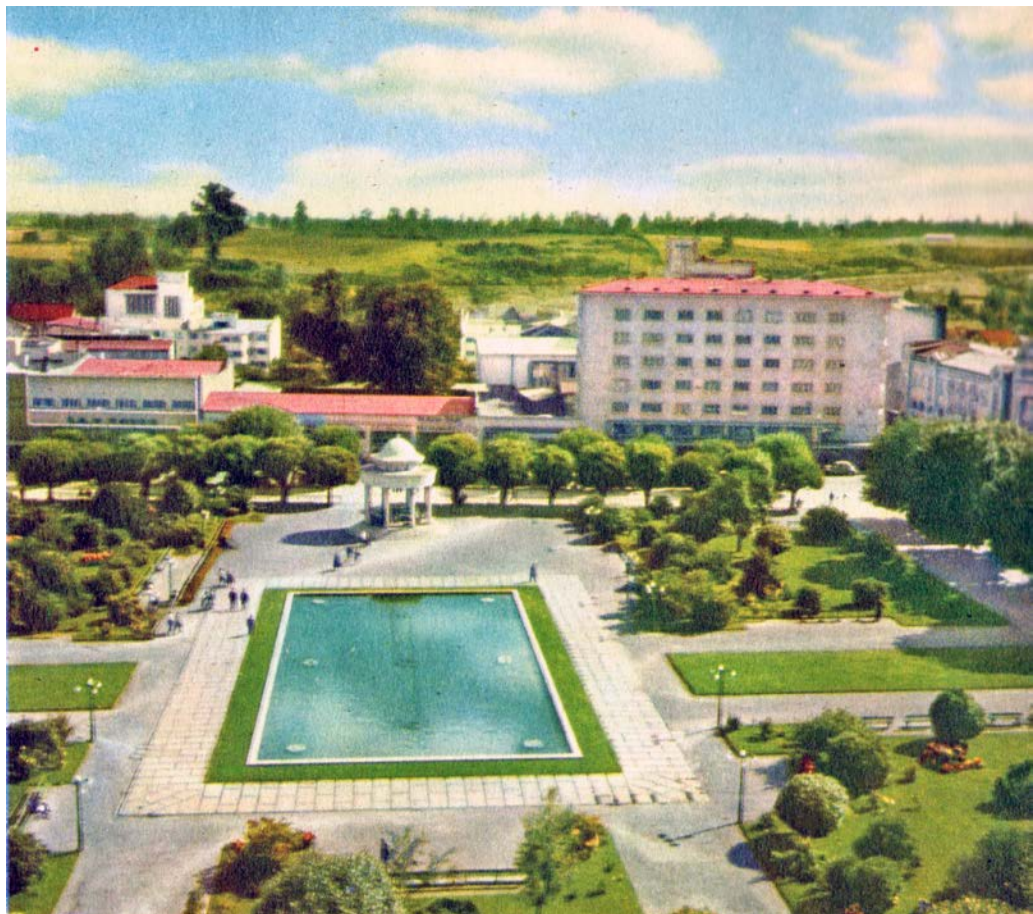
### LA PLAZA DE ARMAS DE OSORNO: TRAZADO Y PAISAJE.

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 Armas<sup>5</sup>, 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).

<sup>5</sup> 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*<sup>6</sup>, 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](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.

<sup>6</sup> 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).