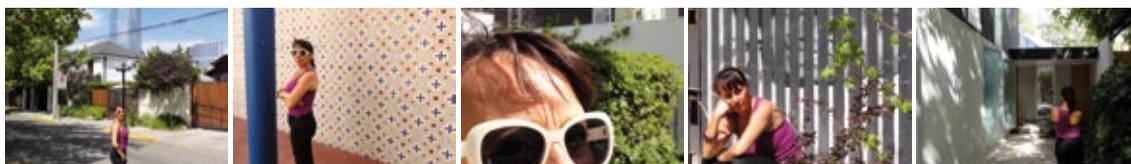


Figura 0 Portada Boletín del Instituto de Urbanismo Valparaíso. Fuente: Boletín del Instituto de Urbanismo Valparaíso, N°8 Junio 1936, Valparaíso



Secuencia: Entre el trabajo y el hogar, desde el barrio de Pedro de Valdivia Norte hasta la calle El Cerro que limita con el San Cristóbal.
Fotos: Gregorio Brugnoli.

PIEZAS VERSUS PLAN, VIÑA DEL MAR VERSUS VALPARAÍSO: la difusión en las publicaciones periódicas de los años 30¹

PIECES VERSUS PLAN, VIÑA DEL MAR VERSUS VALPARAÍSO:
Cultural diffusion in the journal publications of the 30s¹

Macarena Cortés Darrigrande²

RESUMEN

El presente artículo propone poner en relación dos formas con que el urbanismo y la arquitectura moderna intervinieron los centros urbanos de nuestro país, a inicios del siglo XX, con una clara voluntad de renovación funcional pero también simbólica de dichas ciudades. Para ello se utilizan como ejemplo las urbes vecinas de Viña del Mar y Valparaíso, donde se puede apreciar con claridad, una diferencia entre una concepción basada en un proyecto urbano de intervención, versus una basada en la construcción de piezas arquitectónicas emblemáticas no inscritas en un plan mayor. Claramente las aspiraciones de Viña del Mar de transformarse en un balneario relevante internacionalmente como destino turístico en la costa del Pacífico, contrastará con las aspiraciones cívicas y representativas del puerto principal de Chile; Valparaíso. Para ello la investigación ha utilizado como fuente primaria las revistas disciplinares y no disciplinares, que permiten tener una visión crítica de la presencia de la arquitectura que conformó y renovó estas ciudades.

Palabras clave: piezas de arquitectura, planes urbanos, balneario, puerto, modernidad

ABSTRACT

This article proposes to relate two ways urbanism and modern architecture intervened in the urban centres of our country at the beginning of the XX century with the clear desire to achieve functional and also symbolic renewal of these cities. The neighbouring cities of Viña del Mar and Valparaíso will be used as examples, where the difference between an urban intervention-based project and one based on the construction of emblematic architectural pieces not inscribed in any greater plan can be seen with clarity. Viña del Mar's aspirations to transform itself into an internationally renowned beach resort and Pacific coast tourist destination stands in stark contrast with the civic and representative aspirations of Valparaíso, Chile's main port. The research used both specifically urban-architectural journals and publications from other fields of study as primary sources in order to achieve a broader critical view of the architecture that conformed and renovated these cities.

Keywords: pieces of architecture, urban plans, beach resort, port, modernity

Artículo recibido el 6 de agosto y aceptado el 8 de noviembre de 2013

[1] Este artículo está basado en los resultados de la investigación Fondecyt Regular N°1110494 años 2011-2013, "Experiencias urbanas, transformaciones, planes y proyectos: representaciones en las Publicaciones Periódicas. Chile, 1930 – 1960".

[2] Académica Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica, Santiago. Chile. mmcortes@uc.cl

La difusión de las intervenciones arquitectónicas en Valparaíso y Viña del Mar por las publicaciones periódicas disciplinares y no disciplinares durante la década de los años treinta³ es particularmente profusa e interesante, ya que en ella se reúnen dos visiones del urbanismo y su aplicación concreta en dos ciudades con perfiles distintos, como lo eran y siguen siendo, el puerto de Valparaíso y la ciudad balnearia de Viña del Mar.

El desarrollo urbano de ambas localidades estuvo determinado por la conectividad dada por el tren que desde 1855 las unía, y que llegará desde Valparaíso pasando por Viña del Mar hasta llegar Santiago en 1863. Esta relación provocará un constante intercambio de personas y productos, siendo Viña del Mar un suburbio industrial y residencial de Valparaíso (Cáceres, 2002: 162). El terremoto de 1906 había destruido con fuerza ambas ciudades y se necesitaba un nuevo impulso, que fue realizado a partir de la sanidad de las ciudades, como por la construcción de obras que reforzaron las aspiraciones urbanas de ambas⁴. Finalmente, en 1929 se fortalecerá la institucionalidad que velaría por el desarrollo de las ciudades en Chile, específicamente a través de la creación Sección de Urbanismo, de la Dirección General de Obras Públicas, que desarrolló planes para distintas ciudades. Además se introdujo una modificación a la Ley y Ordenanza General sobre Construcciones y Urbanización, que “creó las Direcciones de Obras en todos los Municipios de la República, la obligatoriedad de tener Planes Oficiales de Urbanización en todas las comunas de más de 8.000 habitantes” (Pavez, 2005: 2). En este contexto, ambas ciudades se ven enfrentadas a una renovación urbana importante, pero podríamos especular que de diversa categoría, y que apuntará a fortalecer las condiciones urbanas específicas y particulares de cada una.

Mientras Valparaíso era el puerto principal del país, tanto desde el punto de vista económico como naval, necesitaba de un espacio cívico que le diera relevancia urbana. Por ello la discusión se centró preferentemente en la Plaza Sotomayor, como espacio público que representaría y enfrentaría a Valparaíso con su borde marítimo. En cambio, Viña del Mar aspiraba desde entonces convertirse en una ciudad balnearia de elite nacional e incluso sudamericana, muchas veces descrito así en las publicaciones. Las intervenciones se concentraron en crear los edificios que darían espacio a las actividades sociales propias de una ciudad turística, en palabras de Karl Brunner⁵, “Viña del Mar, que reúne todas las condiciones esenciales, como ser la situación panorámica, el mar, la distribución amplia de la población, la disposición de los diversos establecimientos de vida social, de veraneo, de turismo, en una palabra: la feliz estructura de la ciudad” (Brunner, 1931: 3).

[3] En Chile, desde 1927 a 1931 fue Presidente Carlos Ibáñez del Campo, el cual siendo un caudillo militar se ocupó de desarrollar el país a partir de una fuerte presencia del Estado en fomento económico y social, y después de su mandato asumirá Arturo Alessandri Palma entre 1932 y 1938, con un corte moderado, seguirá apuntando a la reactivación de la economía, después del desastre de 1929.

[4] Son reconocidas las dinámicas de renovación urbana que se han dado en Chile después de cada sismo. El terremoto de Valparaíso de 1906, devastó la ciudad tanto por el derrumbe como por los incendios que se provocaron en los edificios.

[5] Karl Brunner había sido contratado por el estado chileno como Consejero Técnico Urbanístico de la recién creada Sección de Urbanismo, en 1929. Este mismo año visitó Valparaíso y Viña del Mar. Su labor fue también intensa en otros países latinoamericanos, especialmente en Colombia, adonde se trasladó en 1933 también como Consejero Urbanista del Gobierno.



Figura 1 Plano de Valparaíso y Viña del Mar. Estado Mayor General. 1ª Comisión topográfica. Valparaíso, 1908. Fuente: Archivo Biblioteca Nacional de Santiago, Chile

La diferencia de vocación entre ambas ciudades fue expuesta a través de las intervenciones que se suscitaron en dichas localidades a partir de 1930. Al mismo tiempo ellas ejemplifican con especial interés la hipótesis que propone este artículo; de que existe un cambio de perspectiva para las transformaciones urbanas que se estaban produciendo en aquellos años, desde una concepción por piezas de arquitectura hacia una primacía de la idea de planurbano, que se dio en el ámbito disciplinar chileno entre 1930-1960.

Por ello el presente trabajo pretende precisar las consideraciones con que ambas ciudades fueron construidas y enfrentadas en sus aspiraciones urbanas; que varían en la escala de las propuestas, en la condición programática de las edificaciones y en las condiciones arquitectónicas de las obras.

En este sentido las intervenciones llevadas a cabo en la Plaza Vergara, de Viña del Mar, consideraron la escala

edilicia como suficiente para definir el contorno de la plaza. Con esto se proponía colaborar con la oferta de servicios turísticos, utilizando una arquitectura ecléctica afín al ámbito social al cual estas obras se referían. En cambio en Valparaíso se optó por una idea abstracta, basada en una ordenanza que regularía la forma urbana, para dotar a la ciudad de sus condiciones cívicas. Esto es corroborado en el N°6 de la Revista Urbanismo y Arquitectura de 1940, con esta cita:

“Valparaíso quiere decir Valle del Paraíso y Viña del Mar, viña a la orilla del mar, son dos ciudades que se alzan sobre su lejano pasado para presentarse al porvenir abriendo una cumbre de sortilegios. Aquél, de puerto netamente mercantil, se ha metamorfoseado en ciudad de turismo y ésta, de villa colonial, se ha convertido en paraje de placer y arte. Ambas son inolvidable e imantadas por el embrujo de su exotismo, se destacan hoy en las agencias de viajes como puntos fulgurantes de la tierra”. (Viña del Mar, 1940: 53)

DEL PLAN A LA PLAZA, LA PLAZA SOTOMAYOR DE VALPARAÍSO

Las aspiraciones urbanas del puerto fueron llevadas a cabo a partir de la intervención su espacio cívico; la Plaza Sotomayor. La propuesta consideró la creación de un conjunto armónico, compuesto por dos edificios de tratamiento similar, en altura, y en la predominancia del lleno sobre el vacío, como lo fueron la Estación Puerto y el Edificio de Superintendencia de Aduanas (Ver Fig.2). Ambos contemplaron torres en sus esquinas enfrentadas, y aparecieron como elementos singulares, que realizaban la gran explanada centrando el monumento a los Héroes de Iquique.

La propuesta de la regularización de los contornos de la plaza y la creación de nuevos edificios en la Plaza Sotomayor significó la reforma total del espacio urbano que vinculaba el frente marítimo con la Intendencia de Valparaíso, hoy edificio de la Armada (Ver Fig. 3), que se configuró como el remate de la plaza, marcando la diferencia entre la zona plana de la ciudad y el inicio de los cerros. La propuesta pretendía centrar su perspectiva; así se explicitó en el documento Concurso de Ante-Proyecto para la Transformación de la Plaza Sotomayor de Valparaíso, en el N°1 del Boletín de Urbanismo de Valparaíso: "el edificio de la Intendencia se centró corriendo líneas del costado oriente de la Plaza nueve metros en dirección poniente para marcar eficazmente el eje de la Plaza, acortar su largo estético y quebrar la monotonía de su silueta y de las masas, la esquina sur de la Estación Puerto y la Gobernación Marítima (Actual Aduana), respectivamente, se proyectaron dos cuerpos elevados en forma de torres simétricas". (Bastiancig, Valenzuela, Herreros, Contreras, Moya y Silva, 1934: 39)

La operación fue demoler las construcciones que había en el lugar, ya que efectivamente diversas imágenes de la época muestran que la Plaza no era regular en su forma y varias edificaciones avanzaban por sobre el vacío que hoy conocemos. La propuesta fue construir un vacío regular a modo de gran explanada dura, manteniendo el Monumento a los Héroes de Iquique en el centro de la intervención, generando una condición simétrica de su ubicación en la Plaza. Según las postales antiguas, existía al menos un edificio en la explanada misma y que fue demolido (manzana del Hotel Reina Victoria) y una edificación que avanzaba sobre la esquina nororiental que también fue demolido, que se encontraban en el predio del futuro Edificio de Correos (Halper, 2007: 116).

La operación fue concretada en 1933, a partir del concurso público, convocado por el Instituto de Urbanismo de Valparaíso y difundida en el Boletín que ellos mismo

realizaban. Dicho concurso fue supervisado por Karl Brunner y el jurado estuvo compuesto por Luis Muñoz Maluschka, Alfredo Vargas Stoller y Onías Velasco. A partir del proyecto ganador, del arquitecto Pedro Becker, se generó la Ordenanza Local para la Regularización de la Plaza Sotomayor y Monumento a la Marina de la Ciudad de Valparaíso, publicada en los números N° 4, 5 y 6 de 1935 del Boletín de Urbanismo de Valparaíso, que garantizó la condición urbana de la Plaza (Ordenanza Local para ..., 1935: 20-24) (Ver Fig. 4).

El proyecto además de regularizar el contorno de la plaza, demoliendo edificios, dispuso una normativa que se concentraba en generar un acceso monumental desde el mar. En este lugar se dispuso generar los edificios públicos emblemáticos que hemos nombrado; como lo son La Aduana, proyectada por el Departamento de Arquitectura de la Armada y la Estación Puerto, proyectada por el mismo departamento pero de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, a cargo del arquitecto Luis Herreros. Ambos edificios públicos fueron diseñados con torres de remate del contorno de la plaza, haciendo un pendant, como lo describió Agostino Bastiancig en una entrevista realizada por la Revista Zig-Zag (V.L., 1935: s/n) (Ver Fig. 5 y 6). Entre ambas torres el proyecto contemplaba, aunque nunca se construyó, un muro columnata como mediación con las actividades portuarias del muelle Prat y se transformaría la fachada marítima de la Plaza; "por el lado del mar, los proyectistas consideraron oportuno cerrar la Plaza por medio de una arquería con el fin de sustraer a la vista el abigarrado aspecto que presentan los almacenes, grúas, vagones, chimeneas, mástiles, líneas férreas, etc." (Bastiancig, Valenzuela, Herreros, Contreras, Moya y Silva, 1934: 39)

Se puede afirmar que en la Plaza Sotomayor se realizaron operaciones urbanas que apuntaron a crear una plaza de carácter cívico, en relación con edificios representativos del poder del Estado y de servicios públicos. Ellos fueron diseñados a partir de una arquitectura despojada de estilos eclécticos, que habían caracterizado la arquitectura de fines del siglo XIX, e intentaban configurar lo que Karl Brunner había difundido en el país como una característica fundamental del urbanismo de la época, a través del concepto y luego convertido en ley de "conjunto armónico" (Schalck, 2011: 133).

Así, el problema formal se estableció como fundamental para la disposición de un conjunto unitario entorno a la plaza, a partir de la definición de sus bordes construidos. La continuidad de fachada, el acuerdo sobre alturas de los edificios y de la determinación de líneas de vanos -donde prevalecía el lleno sobre el vacío- configuró un entorno monumental y representativo para Valparaíso.

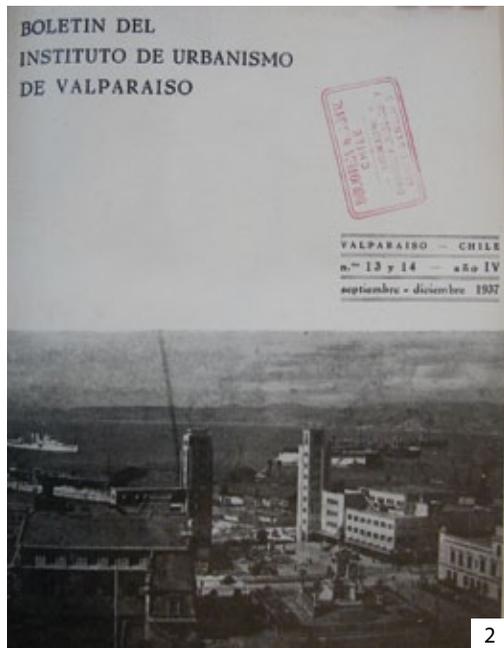


Figura 2 Portada Boletín de Urbanismo de Valparaíso, N°13 y 14 de 1937, Valparaíso. Fuente: Mariana Cortés / Figura 3 Vista de la Plaza Sotomayor. Fuente: Revista Zig-Zag N° 1679, 28 de marzo de 1937. P. 46 / Figura 4 Plan de Regularización de la Plaza Sotomayor. Fuente: Instituto de Urbanismo de Valparaíso. Boletín de Urbanismo de Valparaíso, N° 4, 5 y 6 de 1935, Valparaíso / Figura 5 Vista de las torres de la Estación Puerto y la Aduana en su fachada marítima. Fuente: Revista Arquitectura y Construcción, N° 11, 1947, Santiago. P. 51 / Figura 6 Vista de las torres de la Estación Puerto y la Aduana desde los cerros. Fuente: Revista Zig-Zag N° 1820, 8 de febrero de 1940. P. 33 / Figura 7 Edificio de Correos. Fuente: Revista Arquitectura y Construcción, N°11, 1947, Santiago. P. 61

De la misma manera, la plaza fue despojada de diseño a través de la explanada de superficie dura y limpia, que complementarían la imagen solemne del entorno. En este contexto son interesantes dos edificios que completaron dicho entorno. Uno, el edificio de Tribunales de Justicia, ubicado a un costado de la Intendencia, en la pequeña plazoleta del mismo nombre, que también fue diseñado por Sasso y Bastiancig hacia 1928, pero que su construcción fue lenta y probablemente retardada por las otras construcciones, “el papá fisco hace lo posible por terminar el edificio para los Tribunales, que hace unos 8 años, más o menos, está construyendo” (Velasco, 1936: 15).

Otro, el edificio de Correos, ubicado en un terreno donde habían demolido antiguas casas para la regularización de la Plaza y el centro de la perspectiva de la Intendencia, como se ha comentado y que se presentaban en una imagen de la Revista Zig-Zag. Este fue diseñado por Marcelo Deglín, arquitecto del Departamento Arquitectónico de la Dirección General de Obras Públicas. Sin duda éste será el edificio que, en términos formales, rompería con la arquitectura existente e incluso provocaría diferencias con los miembros del Instituto de Urbanismo de Valparaíso. Agustino Bastiancig, en

1935, ya criticaba el edificio de Correos, diciendo que no guardaba armonía con el resto de las edificaciones (V.L., 1935). De hecho su presencia en las revistas disciplinares es tardía, recién es presentado el año 1947 en el número 11 de la Revista Arquitectura y Construcción (Ver Fig.7), siendo que su construcción fue contemporánea a la de la Aduana y la Estación Puerto (Jiménez, 2004: 142).

La omisión del Edificio de Correos en las revistas disciplinares, que por lo demás habían presentado con especial esfuerzo los avances en los edificios enfrentados de la Aduana y la Estación Puerto, puede ser entendida a partir de la crítica de Bastiancig. El Instituto de Valparaíso había promovido precisamente las ideas de Karl Brunner sobre los valores estéticos y artísticos que debía preservar la ciudad, generando un conjunto armónico en ella (Brunner, 1930: 12), el cual aparentemente era quebrado por la presencia de Correos. Claramente dicho edificio era más audaz en la expresividad formal; tanto por la ventana corrida, la independencia estructural de la fachada, el zócalo negro que lo despegaba del suelo a través de la sombra de su fachada saliente, y a través de su coronación poco elegante y con claras referencias navales.



Figura 8 Planimetría de Valparaíso con las imágenes recopiladas en las revistas disciplinares y no disciplinares de la Investigación Fondecyt N° 1110494. Fuente: Confección de Carlos Sfeir

DE LA PLAZA A LA PIEZA, LA PLAZA VERGARA Y OTROS PROYECTOS EN VIÑA DEL MAR

El caso de la Plaza Vergara de Viña del Mar fue bastante distinto en su concepción inicial, aunque la labor de Instituto de Urbanismo de Valparaíso fue igualmente importante. La plaza fundacional de la ciudad había sido materia intervenciones edilicias a partir de la Ley de empréstito de N°4.283 el 7 de febrero de 1928 (Basulto, 1954: 48), de fomento al turismo y al progreso de la ciudad⁶. “A partir de 1928, la comuna de Viña del Mar entró en un franco y próspero período de progreso y adquirió la fisonomía de un balneario de categoría y prestigio” (Basulto, 1954: 24). Si bien habían existido numerosas iniciativas propiciadas por la Municipalidad, no es hasta la promulgación de esta ley cuando se producen efectivamente obras de envergadura que dotaron de la infraestructura turística necesaria a la ciudad. Las obras derivadas de este empréstito y ubicadas en la Plaza Vergara son: El Hotel O’Higgins de Collovich, Silva, Barrison y M. Dávila, de 1935 y el Teatro Municipal de Schiavon y Landoff de 1930. Además existían alrededor de la Plaza, el Club de Viña del Mar, de Carlos Cruz E., y la Parroquia de Nuestra Señora de Dolores, de E. Jequier, ambos de 1912 (Ver Fig. 9 y 10).

A estas obras habría que agregar aquellas que, fuera del centro de la ciudad, apuntaban a perfilar a Viña del Mar como una ciudad turística y balnearia; como el Casino de Viña, de Risopatrón y Acuña de 1930, el Cap Ducal, de R. Dávila, 1936 y las Piscinas de 8 Norte y Recreo. Las obras eran presentadas con frecuencia en revistas disciplinares y no disciplinares, destacando las características particulares de esta ciudad aristocrática y con un tono triunfalista, avalaban el embellecimiento del balneario más importante del país.

En 1934, el Instituto de Urbanismo de Valparaíso llama a Concurso para la regularización de la Plaza Vergara y presenta en el N° 2 del Boletín Urbanismo de Valparaíso el documento Concurso de regularización de la Plaza José Francisco Vergara, fue jurado Karl Brunner, Alfredo Vargas, Aquiles Landoff y Jorge Vigneaux (Concurso de la regularización..., 1934: 41-44). La propuesta ganadora del arquitecto Celestino Sañudo, presentada en el mismo número, consistía en una racionalización de la vialidad, tanto del ferrocarril y tranvías, como en la ubicación de estacionamientos. Esto era lo que consignaba el único plano en planta presentado en dicha publicación, que presentaba la intervención desde el puente, sobre el estero al norte, donde se emplazaría el Hotel O’Higgins, hasta la Parroquia de Nuestra Señora

de Dolores, hacia el sur. En este plano se establecían características arquitectónicas de las construcciones entorno a la Plaza, ya que las más relevantes se encontraban construidas (exceptuando el Hotel O’Higgins) (Ver Fig. 11).

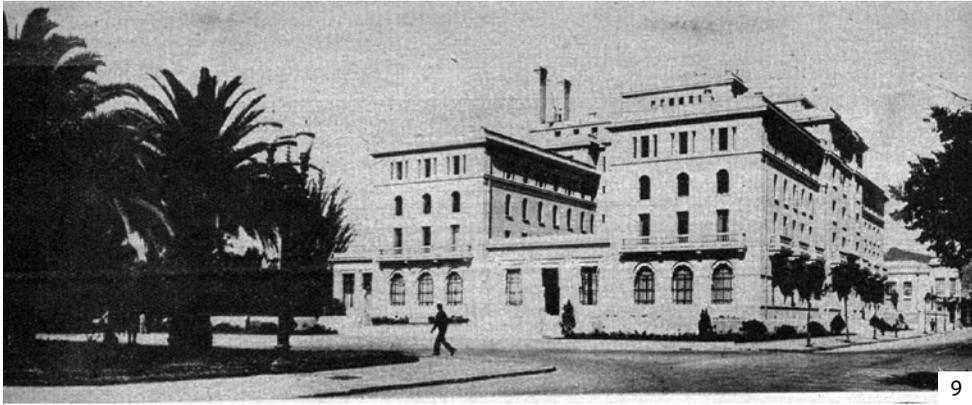
De todas maneras, el especial interés del Instituto de Urbanismo de Valparaíso se concentró en dos proyectos más para Viña del Mar, ambos, además, complementarios: la transformación de Caleta Abarca y los estudios sobre la Línea Férrea, ambos publicados en el N° 3 del Boletín de Urbanismo de Valparaíso de 1935 (Bastiancig, Merino, y Agüero, 1935: 27-50). Estos proyectos pretendían hacer subterránea la línea férrea frente a la playa de Caleta Abarca, para transformarla en balneario.

Esto por dos razones, primero porque la Playa Miramar, ubicada al norte de Caleta Abarca, justo a los pies del cerro Castillo, era muy pequeña para recibir a los turistas cada vez más interesados en las prácticas de baños de sol y mar, y porque la maestranza que se ubicaba en la playa misma de Caleta Abarca desde fines del siglo XIX, había cesado sus funciones y había caducado su concesión marítima. De esta manera, existió una serie de proyectos en la zona, que no vio resultados concretos hasta el año 1947, cuando finalmente se construye el Hotel Miramar por los arquitectos Landoff, Brown y Valenzuela, y más tarde en 1955 cuando se habilita el balneario de Caleta Abarca, por los arquitectos Manuel Marchant Lyon y Hugo Molleto.

La zona poseía excepcionales características, que potenciaban la necesidad de una propuesta arquitectónica específica. Esto, porque era un área que se configuraba geográficamente, como una apertura al mar y como punto de encuentro de la ciudad con su borde, a través de la conexión vial con el eje de la estructura original de la ciudad, Álvarez y Viana. Al encontrarse estos terrenos ocupados por la maestranza, no solo la playa estaba obstruida, sino que también la continuidad vial desde la desembocadura del estero, hasta el camino de unión con Valparaíso, por los pies de cerro Castillo.

En el primer número de la Revista Nuestra Ciudad se publicaba el Plan de Urbanización, y como complemento, el proyecto titulado Plano de transformación de Caleta Abarca de los arquitectos Sasso y Bastiancig (Ver Fig. 12 y 13). El proyecto fue publicado también en 1935 en el Boletín del Instituto de Urbanismo de Valparaíso como parte de las alternativas de proyectos en la zona y en 1936 en la Revista Arquitectura y Urbanismo (Bastiancig, Merino, y Agüero, 1936: 7-40) como parte de la discusión sobre la transformación de la línea férrea.

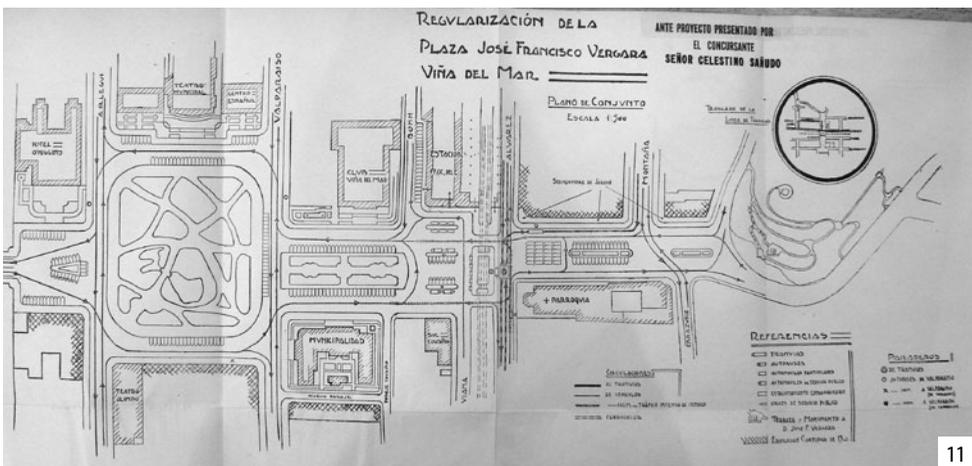
[6] Es durante el Gobierno de Carlos Ibáñez del Campo en que se obtiene este empréstito y es quien además decidió construir en 1930 el Palacio Presidencial en cerro Castillo de los arquitectos Browne y Valenzuela, como residencia de veraneo de los presidentes de Chile. Esta será una clara señal de apoyo al desarrollo de la ciudad de Viña del Mar.



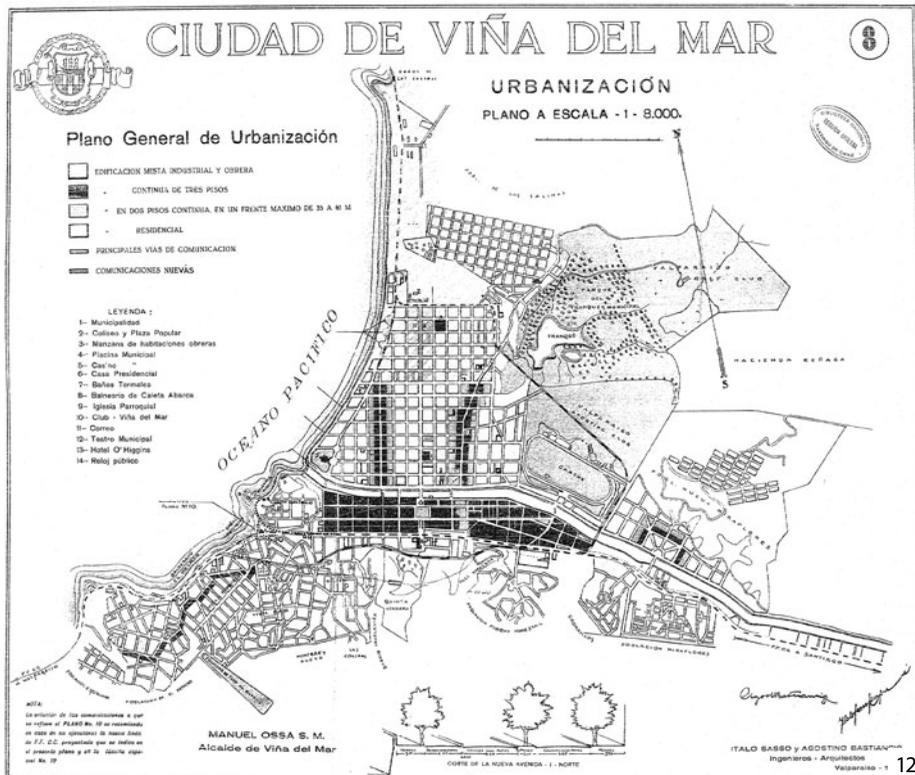
9



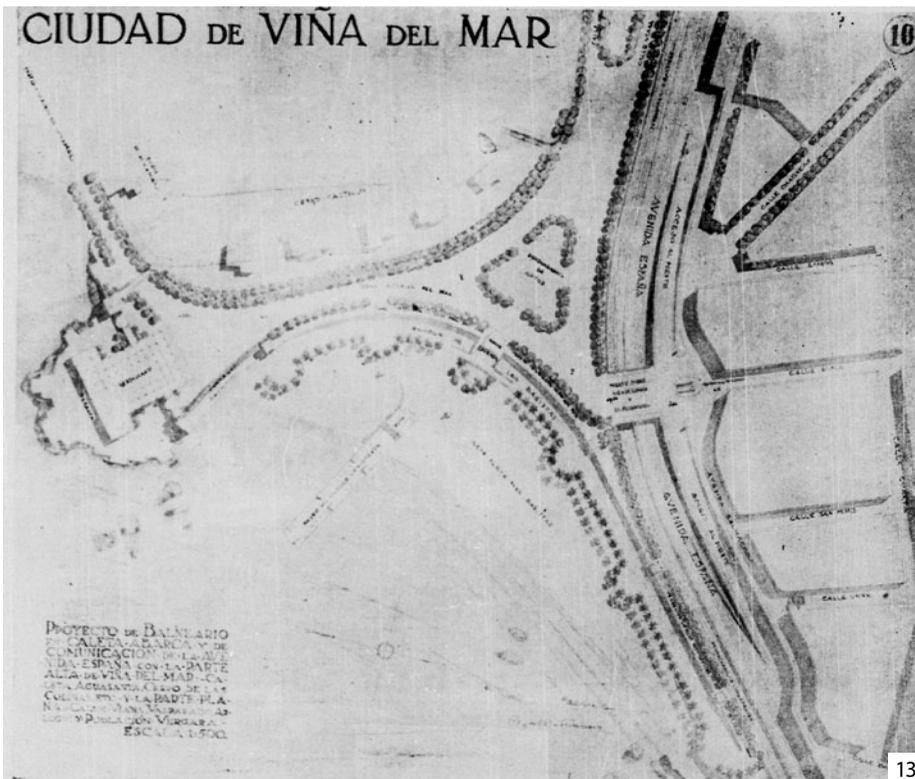
10



11



12



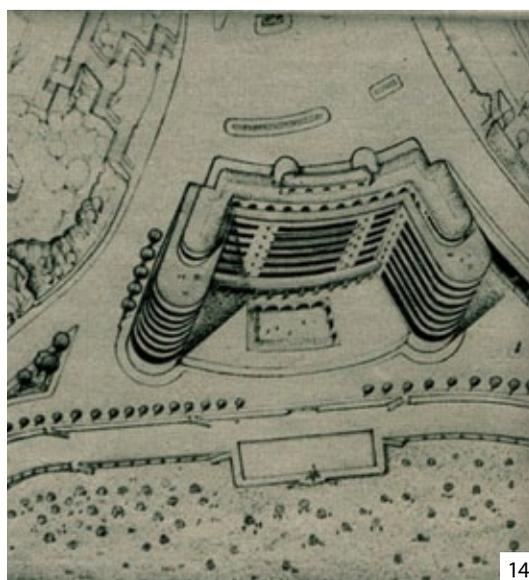
13

Figura 9 Hotel O'Higgins. Fuente: Revista Zig-Zag N° 603, 13 de diciembre de 1935. P. 38 / Figura 10 Parroquia Nuestra señora de Dolores. Fuente: Revista Zig-Zag N° 1710, 31 de diciembre de 1938. P. 50 / Figura 11 Regularización de la Plaza José Francisco Vergara. Fuente: Revista Boletín Urbanismo de Valparaíso N° 2 diciembre 1934, pág. 41-44 / Figura 12 Plan General de Urbanización, ciudad de Viña del Mar. Sasso y Bastianci. Fuente: Revista Nuestra Ciudad N° 1, Viña del Mar, 1930 / Figura 13 Proyecto balneario en Caleta Abarca, ciudad de Viña del Mar. Sasso y Bastianci. Fuente: Revista Nuestra Ciudad N°1, Viña del Mar, 1930

Tanto en el plano como en la perspectiva aérea de la zona se graficaba elocuentemente la idea de continuidad, a través de una costanera a lo largo de la playa. Ésta salvaba la diferencia de nivel entre la playa y la calle, a través de una galería. Además, se proponían dos elementos fundamentales en la composición del proyecto. El primero, se ubicaba en el inicio norte, y consistía en un edificio, destinado a restaurante. La lectura era de una gran masa edilicia, que se disponía sobre una plataforma de nivel uniforme y recortada por la geometría irregular del roquerío. El segundo era la habilitación del muelle existente como paseo público, que arrancaba desde la playa.

Existieron otros dos proyectos publicados en 1935, mucho menos desarrollados que el anterior; el proyecto realizado por la oficina de Cruz y Munizaga y el realizado por Browne y Valenzuela. En términos generales utilizaban las mismas estrategias proyectuales anteriores, en una especie de acuerdo u obviedad sobre la necesidad de: prolongar Viana hasta el encuentro con Av. España, generar la unión con la playa Miramar a través de un camino de borde y enterrar la vía férrea para otorgar un acceso a nivel al nuevo balneario.

En 1937 se publica en dos oportunidades un nuevo proyecto de Landoff, Brown y Valenzuela para la zona de Caleta Abarca; primero en la Revista Zig-Zag en un número especial de Arquitectura y Construcción de 1937, y en la Revista Urbanismo y Arquitectura N° 6 del 1940 (Ver Fig. 14). En esta propuesta solo se establecían dos volúmenes a lo largo de la playa, uno al centro en el encuentro de las calles Av. España y Viana, y otro en la puntilla norte. Al centro de la playa en el nudo vial se emplazaría un hotel, mientras que en la puntilla se proponía un restaurante que utilizaría las estructuras de la maestranza y se habilitaría para el uso público la piscina natural que allí se formaba. Se desconoce el porqué finalmente, y diez años después, solo se concreta el Hotel Miramar en la puntilla (Ver Fig. 15), como pieza significativa que configuró la imagen moderna de Viña del Mar hasta entrados los años 80', cuando después de años de abandono fue demolido y sustituido por un moderno Hotel. Esta pieza arquitectónica fue resultado de la constante especulación proyectual, en la que sus arquitectos habían participado por más de una década, y que fue difundida por las revistas disciplinares con especial interés.

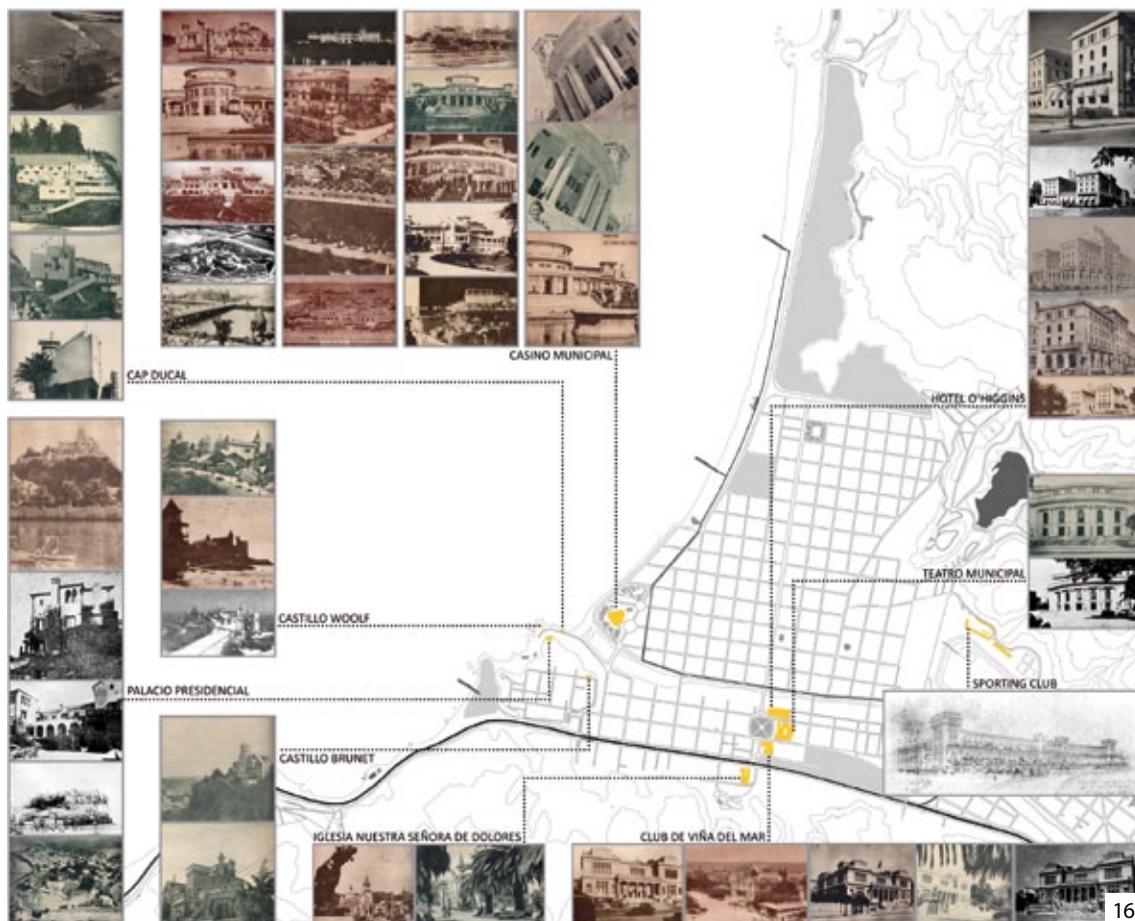


14

Figura 14 Perspectiva proyecto del Hotel Miramar sobre la playa de Caleta Abarca. Landoff, Brown y Valenzuela. Fuente: Arquitectura, Construcción, Urbanismo. Edición especial de la Revista Zig-Zag, diciembre de 1937. P. 78 / **Figura 15** Hotel Miramar desde la costanera de la playa del mismo nombre, hacia 1950. Fuente: Archivo de autor / **Figura 16** Planimetría de Viña del Mar con las imágenes recopiladas en las revistas disciplinares y no disciplinares de la Investigación Fondecyt N° 1110494. Fuente: Confección de Carlos Sfeir



15



16

CONCLUSIONES FINALES: PLAN VERSUS PIEZA

Como se ha expuesto la conformación urbana de las ciudades de Viña del Mar y de Valparaíso existieron intenciones distintas, correspondientes con las aspiraciones de cada ciudad. La aspiración cívica y portuaria de Valparaíso se tradujo en una intervención radical en la Plaza Sotomayor, como centro representativo de los edificios públicos de la ciudad como: el Correo, la Estación de Ferrocarriles, la Intendencia y la Aduana, dejando su plaza limpia para la mayor presencia del monumento naval ubicado en su centro. En cambio Viña del Mar aspiraba a ser una ciudad turística y balnearia de mayor relevancia en el país, por lo que la plaza en sí misma contenía un jardín que embellecía la ciudad y entorno a ella se disponían edificios programáticamente afines con el balneario y sus actividades sociales como: el Hotel, el Teatro, el Club y la Iglesia. En este sentido, cobraron relevancia las iniciativas de volcar la ciudad a su borde costero, donde existió un debate importante en la transformación de la playa de Caleta Abarca desde su origen industrial a un sentido balneario.

Es interesante destacar que entre los años 1930 y 1947, ambas ciudades tienen una presencia importante en las revistas disciplinares y no disciplinares, esto porque son materia de estudio por parte del Instituto de Urbanismo de Valparaíso que publicaba sus resultados principalmente en el Boletín de Urbanismo de Valparaíso y en la Revista Urbanismo y Arquitectura. Pero también,

porque las dos poseían un fuerte apoyo de instituciones estatales como las Direcciones de Obras, la Asociación de Arquitectos de Valparaíso y Planes Urbanos en desarrollo, como el de Valparaíso, de Muñoz Maluska, y el de Viña del Mar, de Sasso y Bastiancig.

Las labores de esta Institucionalidad son promovidas en las revistas, garantizando el conocimiento público de los proyectos. Ella también garantizaba la participación de los arquitectos en la toma de decisiones, pero también en la proyectación de las obras emblemáticas. Por ejemplo, Landoff, Browne y Valenzuela, arquitectos del Palacio Presidencial y del Teatro Municipal de Viña del Mar, fueron contratados por la Municipalidad de la ciudad para los estudios preliminares de Caleta Abarca y finalmente para proyectar el Hotel Miramar. O el caso de Alberto Vargas Stoller, que siendo jurado del Concurso de la Plaza Sotomayor y Presidente de la Asociación de Arquitectos de Valparaíso, construirá en los mismos años el conjunto del Edificio de Departamentos de la Cooperativa Vitalicia y el Teatro de Valparaíso en la Plaza Victoria.

Finalmente, se puede concluir que ambas ciudades congregaron una discusión importante entorno a los proyectos de modificación y puesta al día de su condición urbana. Las revistas fueron un lugar de exposición y debate, que permite configurar una interesante red de relaciones entre Instituciones, planes y proyectos, los cuales subyacen en las estructuras urbanas de estas ciudades hasta hoy en día.

BIBLIOGRAFÍA

- BASTIANCIG, A., VALENZUELA, M., HERREROS, L., CONTRERAS, A., MOYA, C y SILVA, F. Concurso de Ante-Proyecto para la Transformación de la Plaza Sotomayor de Valparaíso. Boletín de Urbanismo de Valparaíso, 1934, Nº 1, p. 35-38.
- BASTIANCIG, A., MERINO, R. y AGÜERO, G. La vía férrea que atraviesa Viña del Mar. Boletín de Urbanismo de Valparaíso, Nº 3 de 1935, Valparaíso. p. 27-50.
- BASTIANCIG, A., MERINO, R. y AGÜERO, G. Estudios de una importantísima transformación a la línea Férrea que atraviesa la ciudad de Viña del Mar. Revista Urbanismo y Arquitectura, 1936, Nº 6, p. 7-40.
- BASULTO, Renato. 75 años de Viña del Mar: 1879-1954. Valparaíso: Imprenta y Litografía Sánchez, 1954. p. 48.
- BRUNNER, Karl. La Estructura del balneario Mundial. Revista Nuestra Ciudad, 1931, Nº 8, p. 3.
- BRUNNER, Karl. Problemas actuales de urbanización. En Anales de la Universidad de Chile, 2º Serie, vol VIII, Primer trimestre de 1930, p. 11- 40.
- CÁCERES, G., BOOTH, R. y SABATINI, F. Suburbanización y suburbio en Chile: Una mirada al Gran Valparaíso decimonónico, 1820-1870. Revista Archivum, Revista del Archivo Histórico Patrimonial de la I. Municipalidad de Viña del Mar, 2002, vol III, Nº 4, p. 1151-164.
- HALPERT, Mirta. Coherencia al filo del olvido. En: Actas Segundo Docomomo Chile. Desafíos del Patrimonio Moderno. Antofagasta: Universidad Católica del Norte, 2007. P. 116-119.
- JIMÉNEZ, Cecilia. Edificio de Correos de Chile, Plaza Sotomayor, Valparaíso. Revista Archivum, Revista del Archivo Histórico Patrimonial de la I. Municipalidad de Viña del Mar, 2004, vol V, Nº 6, p. 140-144.
- PAVEZ, R., M. Planificación urbana y espirovías en la Perla del Pacífico: algunas notas sobre Valparaíso en el decenio 1930. Revista de Urbanismo Nº13, del 2005. Consultado el 20 de noviembre de 2013, disponible en: <http://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/viewArticle/5111/4993>. P. 2.
- PAVEZ, R, M. Arquitecto Luis Muñoz Maluschka, Planificador Territorial en Chile. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo Universidad de Chile, 2011. P.59.
- SCHLACK. Componentes normativas de alta incidencia en la nueva morfología del Santiago metropolitano una revisión de la norma de "Conjunto Armónico". Revista Eure, 2011, Volumen 37, Nº 111, Santiago. p. 131-166.
- VELASCO, Onías. Valparaíso la Perla. Revista Urbanismo y Arquitectura, 1936, Nº 6, p. 15.
- V.L. La transformación de la Plaza Sotomayor. Revista Zig-Zag 1935, Nº 1603, s/n
- Concurso de regularización de la Plaza José Francisco Vergara. Revista Boletín Urbanismo de Valparaíso, 1934, Nº 2, Valparaíso. p. 41-44.
- Ordenanza Local para la Regularización de la Plaza Sotomayor y Monumento a la Marina de la Ciudad de Valparaíso. Boletín de Urbanismo de Valparaíso, 1935, Nº 4,5 y 6, p. 20-24.
- Viña del Mar. Revista Urbanismo y Arquitectura, 1940, Nº 6, p. 54-63.