

# Arquitectura y turismo; rol de FF.CC. y HONSA en la construcción de un territorio. El caso de la hostería de San Rafael

doi: [10.33264/rpa.202001-01](https://doi.org/10.33264/rpa.202001-01)

Sergio Salazar Álvarez

Escuela de Arquitectura

Facultad de Arquitectura, Diseño y Artes Visuales

## Resumen

Durante las primeras décadas del siglo XX, el turismo constituye un fenómeno novedoso en Chile. Nuevas tecnologías del transporte fueron permitiendo un impulso significativo al viaje a través del territorio. Esta situación cambió radicalmente con la creación de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y la construcción de líneas y ramales. Durante las décadas del '30 y '40, la empresa promovió el interés por visitar los destinos turísticos desde Arica a Punta Arenas, al tiempo que dispuso de un sistema ferroviario y marítimo. A partir de revisar la gestión de la oficina de Ferrocarriles del Estado en la construcción de hoteles como iniciativa turística, se estudia el edificio del Hotel de la Laguna San Rafael del año 1939 como un caso significativo, en que comparece una preocupación por la ocupación del territorio junto a la concepción de la geografía como paisaje.

Palabras clave: Territorio, HONSA, Ferrocarriles del Estado, infraestructura turística, hoteles modernos

## Abstract

During the first decades of the 20th century, tourism was a novel phenomenon in Chile. New transport technologies were allowing a significant boost to travel through the territory. This situation changed radically with the creation of the State Railways Company and the construction of lines and branches. During the 1930s and 1940s, the company promoted interest in visiting tourist destinations from Arica to Punta Arenas, while having a rail and maritime system. After reviewing the management of the State Railways office in the construction of hotels as a tourist initiative, the 1939 Hotel de la Laguna San Rafael building is studied as a significant case, in which a concern about the occupation of the territory together with the conception of geography as a landscape.

Keywords: Territory, HONSA, State Railways, Tourism infrastructure, Modern hotels.

## Arquitectura, turismo y ocupación del territorio

En 1920, durante el primer gobierno de Arturo Alessandri Palma, se inicia una política de expansión del turismo a través de las franquicias tarifarias, hotelería y labores de agencia de viajes que incorpora la empresa de Ferrocarriles del Estado. Al inicio del segundo cuarto del siglo comienza una fuerte labor de promoción de los atractivos turísticos del país, la que se prolongará cuando el Ministerio de Fomento crea en 1929, durante el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, la Sección Turismo. Desde entonces se vincula la construcción de hoteles a una actividad colonizadora, mediante la creación de una serie de nuevos hoteles en Puerto Aysén. A su vez esta preocupación marca el inicio de una actividad constante de construcción de hoteles en provincias extremas: En 1927 se inaugura el Cadagán en Coyhaique, el Europa en Porvenir y el IEM en Puerto Montt (1930), el Arévalo en Coyhaique y el Splendid en Castro (1938). En 1935, durante el segundo gobierno de Arturo Alessandri Palma, se crea la Sociedad de Turismo y Hoteles de Chile.

Ferrocarriles, desde la segunda década del siglo XX, se encarga de la construcción de hoteles. Entre los más importantes destacan los dos grandes de turismo en el sur: el de Pucón<sup>1</sup> y el de Puerto Varas<sup>2</sup> (1934). Como coronación de esta labor se inaugura el Consorcio Hotelero de Chile S.A. con participación de FF.CC., Banco del Estado y del Fisco en 1944, durante la presidencia de Juan Antonio Ríos.

### La labor de ferrocarriles del estado

Se puede afirmar que los ferrocarriles inician el desarrollo del turismo nacional, al cambiar una realidad en las condiciones de ocupación del territorio. Las líneas de trenes a fines del siglo XIX conforman un trazado longitudinal que viene a complementar la red transversal que unía una ciudad interior y una costera (imagen 1). En el sur, hasta Puerto Montt, vinculan ciudades centrales con otras cercanas a los lagos o a la cordillera, todas ellas con una fuerte connotación económica. Los ferrocarriles trastocan así las condiciones de vida de la nación. Se abren nuevos horizontes económicos, se integra el territorio, cambia la mentalidad del chileno, potenciando la capacidad de 'vacacionar'. Al ir alargándose las líneas férreas y

---

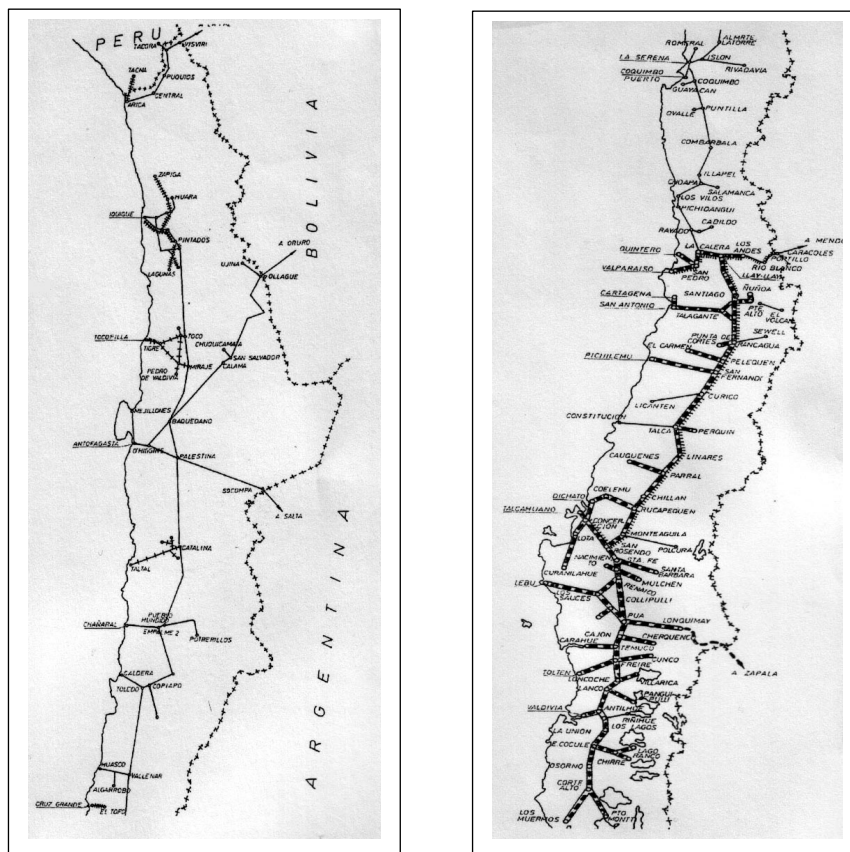
<sup>1</sup> Su construcción se inició en 1934 y en ella se consideraron todos los aspectos necesarios para ofrecer las máximas satisfacciones a los pasajeros, implementándose buenos salones, completas habitaciones, modernos servicios de cocina, reposteros, frigoríficos y canchas deportivas. Este hotel fue inaugurado oficialmente en diciembre de 1935 y hasta hoy es un símbolo de ese concurrido balneario.

<sup>2</sup> En julio de 1934 se colocó la primera piedra del Gran Hotel de Puerto Varas. Los planos fueron ejecutados por don Ernesto Flores y las instalaciones y muebles interiores realizados por Ventura Galván, ambos pertenecientes a la Sección Arquitectura de la Empresa de Ferrocarriles. La inauguración de este complejo se realizó el 19 de enero de 1938.

creándose estaciones, junto a cada una de ellas nació un hotel, el que normalmente tomó el nombre de Hotel Estación u Hotel del Ferrocarril.

En 1945 se organiza el Consorcio Hotelero de Chile con capitales de CORFO, de la Caja Nacional de Ahorros, del Banco de Chile y de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Este consorcio fue gestor y constructor de una importante cadena hotelera, pues el Estado toma conciencia que, para lograr el desarrollo turístico del país, es imprescindible realizar fuertes inversiones en el sector. Arquitectos de planta de la Empresa de Ferrocarriles del Estado fueron diseñadores de los principales hoteles construidos en esa época, entre los que destacan los de Iquique, La Serena, Ovalle, Antofagasta, Vallenar y Copiapó.

**Imagen 1. Trazado de la Red de FF.CC. del Estado hacia 1973.**



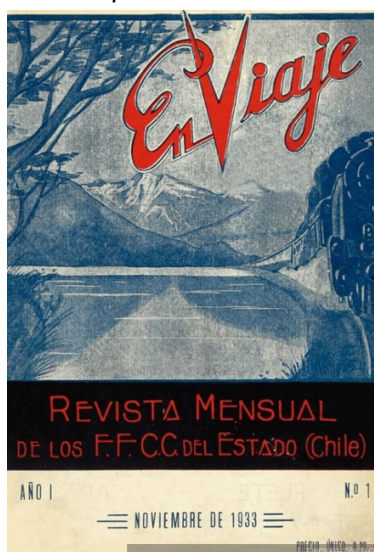
Fuente: Thomson, I.; Angerstein, D. Historia del Ferrocarril en Chile. Ediciones de la Biblioteca Nacional de Chile, Stgo., 1997.

El Departamento de Arquitectura de Ferrocarriles siguió por muchos años prestando su concurso en el diseño de hoteles<sup>3</sup>. Esta labor de construcción debe entenderse en

<sup>3</sup> Por ejemplo, don Guillermo Bustos, de esa sección, fue el realizador de los planos y estudios técnicos del Gran Hotel de Turismo Pedro de Valdivia que fue inaugurado en 1952, al conmemorarse el IV Centenario de la Fundación de la ciudad de Valdivia.

conjunto a una preocupación por la difusión del turismo nacional, a través de importantes publicaciones. Desde 1934 a 1972, la Empresa de Ferrocarriles del Estado editó mensualmente la revista *En Viaje* de amplia circulación y difusión<sup>4</sup> (imagen 2). Cabe destacar la edición de la *Guía del Veraneante*, a cargo de la Sección Propaganda y Turismo de la empresa, que tenía por objeto informar al turista sobre las bellezas y bondades naturales de Chile, su clima, sus variados sitios de atracción y su folklore. Hubo otras publicaciones también dependientes de la Empresa, como *Chile, país de la Pesca*, *Termas de Chile*, *A través de Chile*, *Chile, Paraíso del Esquí*, que fueron durante mucho tiempo las oficiales de nuestro país, en el campo del turismo.

**Imagen 2:** Portada del primer número de la revista *En Viaje*.



Fuente: [www.memoriachilena.gob.cl](http://www.memoriachilena.gob.cl)

## La hotelera nacional (HONSA)<sup>5</sup>

Hotelera Nacional (HONSA S.A.) fue un consorcio creado en 1944<sup>6</sup> bajo el amparo de la Corporación de Fomento de la Producción<sup>7</sup>. Tuvo la función de implementar y

<sup>4</sup> La revista *En Viaje* fue una publicación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado que, entre los años 1933 y 1973, editó más de 470 números. Fue un importante instrumento de difusión de la empresa y del turismo en el Chile de esos años.

<sup>5</sup> Para efectos de la presente investigación, se ha consultado el Fondo HONSA del Archivo CORFO ubicado en el Archivo Nacional de Administración. Compuesto por 255 volúmenes, hay en él documentos que nos permiten reconstruir el proceso de fundación, gestión y disolución del consorcio hotelero. Destaca, por ejemplo, el volumen n° 214, clasificado como 'documentos legales', que contiene los estatutos de la Sociedad, el testimonio de escritura de constitución de HONSA y otros escritos relativos a su existencia legal.

<sup>6</sup> Fecha indicada en la "Cronología de la CORFO", publicada en [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)

<sup>7</sup> En la década del 40, el presidente de Chile, don Juan Antonio Ríos Morales debe realizar un viaje al Norte y comprueba que no hay en el país una adecuada infraestructura hotelera. La comitiva debió ser hospedada en los regimientos. Al regresar a Santiago, el presidente convoca una reunión con representantes de diversas instituciones: CORFO, la Caja Nacional de Ahorros, Ferrocarriles del Estado, el Banco de Chile, y la Compañía Salitrera Tarapacá y Antofagasta, Lautaro Nitrate Company. Se acuerda en esa ocasión crear una Sociedad Anónima destinada a construir hoteles; nace así HONSA.

aplicar los planes de desarrollo en el área, a través de la construcción de una red de hoteles y hosterías en todo el territorio nacional, con el fin de desarrollar su potencial turístico. Sus primeras construcciones fueron el Hotel San Francisco de Aguirre de La Serena, el Hotel Prat de Iquique y el Hotel Turismo de Ovalle (imagen 3).

Imagen 3: Publicidad de la Hotelera Nacional S.A. (HONSA).



Fuente: Guía del Veraneante 1960.

Al crearse HONSA todos los hoteles de Ferrocarriles, como el gran Hotel Pucón, el Hotel de Puerto Varas y la Hostería Tejas Verdes, por disposición de un decreto del presidente Ibáñez pasaron a poder de CORFO, quien los traspasó a HONSA. Se agregaron a éstos el aporte de otras instituciones fiscales como la Caja Hipotecaria, con el gran Hotel Chillán entre otros; la Sociedad Hoteles de Cordillera, con el gran Hotel Portillo; la Sociedad Hosterías de Chile, con la Hostería Pihueico y el Ministerio de Vías y Obras con el Hotel El Paso de Arica (CASALS, 1999).

HONSA pasó a formar así una Empresa Hotelera mixta del Estado con particulares, llegando a tener 39 establecimientos con 3.011 camas, 1.519 habitaciones y 120.513 m<sup>2</sup> construidos. A los establecimientos nombrados se agregan posteriormente: las Hosterías de Arica, Cavanha, Pica, Calama, San Pedro de Atacama, Taltal, Tocopilla, Chañaral, Pichidanguí, Ancud y Castro; los Hoteles: Turismo de Curicó, de Linares, City de Concepción, Pérez Rosales de Puerto Montt y Hotel Hanga Roa de Isla de Pascua<sup>8</sup>.

La institución realizaba su labor centrándose en dos aspectos: uno constructivo que comprendía desde la selección del terreno, los proyectos de arquitectura, la construcción directa por administración hasta la decoración interior. El otro aspecto era el operacional que comprendía la administración del establecimiento: el manejo del personal, los resultados económicos, la propaganda y publicidad y las variadas adquisiciones. Entre 1975 y 1976 se inicia en Chile la aplicación de la política de

<sup>8</sup> HONSA no construye hoteles en Santiago, Valparaíso y Viña porque el Estado no quería interferir en inversiones de particulares que se interesaban más en esa zona.

fomento de la Libre Empresa, dejando el Estado de manejar rubros como el hotelero, y se ponen en venta los bienes de HONSA para lo cual la Sociedad le da un poder amplio a CORFO y ésta pide y otorga las propuestas respectivas. La entrega de los últimos establecimientos se realiza en marzo de 1980, con las Hosterías Lanalhue, San Felipe, Arica y San Pedro de Atacama.

El término de giro de HONSA se realiza en diciembre de 1985. Para tener una idea del alcance que tuvo el proyecto en la construcción de una política de estado que apuntaba a la difusión del turismo y la ocupación del territorio, podemos observar el número de hoteles y hosterías que aparecen indexados en los documentos del Fondo HONSA del Archivo CORFO en el Archivo Nacional de Administración<sup>9</sup>. Este ejercicio nos brinda una primera aproximación de 38 edificios: Balneario Cabinas de Peñuelas, Cabañas de Peñuelas, Gran Hotel Isabel Riquelme de Chillán, Gran Hotel Pucón, Hostería Cavancha de Iquique, Hostería de Ancud (Hostería Alonso de Ercilla), Hostería de Arica, Hostería de Calafquén, Hostería de Calama, Hostería de Caldera, Hostería de Castro, Hostería de Chañaral, Hostería de Constitución, Hostería de Coyhaique, Hostería de Lanalhue, Hostería de Mejillones, Hostería de Pica, Hostería de San Pedro de Atacama, Hostería de Tal Tal, Hostería de Tocopilla, Hostería de Vallenar, Hostería de Vicuña, Hostería Presidente Pedro Aguirre Cerda de San Felipe, Hostería San Pedro de Atacama, Hostería San Vicente de Tagua Tagua, Hotel de Puerto Varas, Hotel de Turismo de Antofagasta, Hotel de Turismo de Ovalle, Hotel de Turismo Diego de Almeida de Copiapó, Hotel El Paso de Arica, Hotel Francisco de Aguirre de La Serena, Hotel Hanga Roa de Isla de Pascua, Hotel Juan Martínez de Rozas de Linares, Hotel Luis Cruz Martínez de Curicó, Hotel Pedro de Valdivia de Valdivia, Hotel Plaza de Talca, Hotel Prat de Iquique, y Hotel Vicente Pérez Rosales de Puerto Montt.

## **La región de Los Lagos en el plan de desarrollo turístico**

La Región de Los Lagos era el área que, a juicio de las autoridades públicas y privadas, tenía la mayor proyección turística del país debido a la diversidad y cantidad de recursos, la demanda potencial que podría llegar a alcanzar y sus posibilidades de complementación con la zona central. Asimismo, se agregaban sus bondades climáticas en verano, la calidad de sus paisajes, sus bellezas naturales y la existencia de un servicio ferroviario muy superior al que se encontraba en la red norte.

---

<sup>9</sup> El fondo HONSA incluye documentación relativa a su constitución, a los ciclos administrativos y al proceso de disolución. Ella se encuentra reunida en volúmenes empastados y en archivadores y carpetas que han sido ordenados en cajas. Se compone de 255 volúmenes. Fundamentalmente, corresponde a documentación administrativa, del tipo: comprobantes de pago de cotizaciones, deudas hipotecarias, libros de actas del directorio, memorias y balances generales, y documentos referidos a las transacciones de ventas de los hoteles (escrituras de compraventas, certificados de gravámenes, inscripciones en el Conservador de Bienes Raíces, etc.).

Ferrocarriles del Estado, considerando la importancia turística de la zona, comenzó la construcción de grandes hoteles y coordinó una intensa promoción en sus oficinas de informaciones y publicaciones turísticas. Además, inició una campaña en forma conjunta con las autoridades locales para mejorar la infraestructura y el equipamiento, la comercialización de los productos turísticos y la preservación de los atractivos naturales.

Convertida en la sede del turismo nacional, la Región de los Lagos se transformó así en el destino turístico más importante del país. Ferrocarriles del Estado ayudó a fomentar esta situación al promocionar, en forma extensa, los atractivos de esta zona.

### **Los grandes hoteles de Pucón y Puerto Varas**

Los hoteles de Puerto Varas y Pucón nacieron bajo el amparo del Director de Ferrocarriles del Estado, Juan Lagarrigue, quien comprendió la necesidad de apoyar el desarrollo del turismo austral a través de la construcción de nuevos lugares de alojamiento. Esta política, que se inició en 1933, convirtió a FF.CC. del E. en una de las primeras entidades preocupadas por transformar al turismo en una actividad económica no tradicional. Ambos hoteles se localizaron en sitios de especial belleza. Por otra parte, se les consideró término de vías internacionales ya que eran el punto de arribo de turistas extranjeros, especialmente argentinos, lo que determinó que estos hoteles tuvieran grandes dimensiones “con programas arquitectónicos pensados para ser atractivos para todos los miembros del grupo familiar”. (BALLACEY, 1997, p.5).

El hotel de Pucón, diseñado por el arquitecto Martín Lira, se construyó frente a la playa del lago Villarrica y fue abierto al público en el mes de diciembre de 1935. El establecimiento contaba 90 dormitorios con capacidad para 150 pasajeros. La concesión del hotel estaba a cargo de Egidio Bonfanti, quien también trabajó en los coches comedor de Ferrocarriles y, posteriormente, en el hotel de Puerto Varas.

El hotel de Puerto Varas, diseñado por el arquitecto Ernesto Flores e inaugurado en 1936, se transformó en uno de los establecimientos vacacionales más importantes de la zona austral de Chile. Se localizaba en frente a la estación de Ferrocarriles de esa ciudad, lo que facilitaba enormemente el acceso de los turistas. Era un edificio de 3 pisos en cuya primera planta se encontraba un gran comedor para 300 personas, locales comerciales, casino, biblioteca, salones de fiesta y baile, las oficinas administrativas y 20 habitaciones. El segundo piso tenía 54 habitaciones, y el tercero

32 habitaciones con una capacidad total de 106 dormitorios y 214 camas.

La Empresa de Ferrocarriles no sólo se hizo cargo de la construcción de este hotel, sino que también participó en la implementación de una infraestructura turística complementaria a la estación y el Hotel de ferrocarriles.

## La laguna San Rafael y el servicio marítimo de Ferrocarriles del Estado

En enero de 1939, el gobierno de Pedro Aguirre Cerda, en una búsqueda por entregar un servicio más eficiente y un mayor apoyo social a la zona sur del país, entregó el transporte marítimo entre Valparaíso y Punta Arenas a los FF.CC. del E. (imagen 4). Con este servicio se abrieron nuevas rutas turísticas en la región austral. Sus viajes y excursiones se iniciaban en Puerto Montt, estación final de la red sur de ferrocarriles, para luego abordar los vapores de la Empresa, los que recorrían los canales de Chiloé, las islas de las Guaitecas, la Laguna San Rafael y la zona magallánica.

Imagen 4: Publicidad del Servicio Marítimo de FF.CC. del E.



Fuente: Itinerarios de Verano, 1949.

Los viajes se realizaban a bordo de los yates Trinidad y Tuatil. La primera parada era la ciudad de Castro, para luego atravesar el Golfo del Corcovado llegando hasta Puerto Aysén. Finalmente se arribaba a la Laguna San Rafael en un viaje que duraba alrededor de 6 días.

El servicio marítimo era un proyecto de transportes a largo plazo que incluía la construcción de caminos y muelles. Sin embargo, resultó ser un fracaso absoluto en



términos monetarios pues la demanda era mínima y la flota de barcos era anticuada. En este contexto, en 1939, Ferrocarriles del Estado impulsó la creación de un nuevo hotel que estaría situado en el emblemático Istmo de Ofqui<sup>10</sup> junto a la Laguna San Rafael.

### **El hotel de la laguna San Rafael. El lugar**

La laguna San Rafael se ubica en la undécima región a los 46°40' latitud sur y 73°37' longitud oeste, en el sector norte de la península de Taitao. Rodeado por un paisaje de bosques y montañas, la llegada a la laguna de San Rafael es principalmente por vía marítima, a través de los canales, desde Puerto Montt o Puerto Chacabuco. Corresponde a una región considerada extrema por la dificultad que impone su geografía en términos de accesibilidad, lluvia, viento y soleamiento.

San Rafael es el ventisquero que llega al mar más próximo a la línea del Ecuador. La laguna se encuentra a mitad de camino entre el Ecuador y el polo (46°), por lo que comparte climáticamente las características de la selva fría y el clima mediterráneo como de las nevadas y el frío polar. Es la punta más septentrional de la conformación glacial del continente sudamericano; un paisaje casi particular de Chile en Sudamérica. En ausencia de elementos arquitectónicos significativos en el lugar, cobra vital importancia el elemento natural como referencia arquitectónica. Más que un sitio, la construcción de un hotel implica la intervención sobre una región, en que la distancia y las direcciones tienen directa relación con los accidentes geográficos del entorno (VÁSQUEZ, 1996). La condición de hospedaje en este lugar, trae consigo la construcción de un habitar en un punto apartado y aislado, en predominio de una condición natural.

El hotel se ubica en la Punta Hudson en el Istmo de Ofqui, en el sector norte de la laguna. El lugar es el acceso natural a la laguna desde el este. El Istmo de Ofqui es plano en su parte superior, facilitando la conexión con el ventisquero a través de los senderos, a la vez que la pendiente asegura el dominio de las vistas<sup>11</sup>.

### **El Istmo de Ofqui**

El Istmo de Ofqui, que une la Península de Taitao con el resto del continente en la Región de Aysén, tiene una extensión aproximada de veinte kilómetros medidos desde la ribera occidental de la Laguna San Rafael hasta el borde costero de la Bahía

---

<sup>10</sup> En 1935, el presidente Arturo Alessandri implementó un proyecto de apertura del Istmo de Ofqui, considerándolo entonces como una obra estratégica de gran importancia para la conexión marítima con el sur del país.

<sup>11</sup> El comportamiento de los hielos tiene una línea de movimiento hacia el canal de desagüe, evolución que, según expresa José Miguel Vásquez en su tesis de título, permite ser contemplada desde la ubicación del antiguo hotel.

de San Quintín.

Es válido destacar que el Istmo de Ofqui tuvo una permanente relevancia en la constitución del territorio, más allá del turismo, en la conformación geo-política del país. Particularmente interesante es la visión marítima del Libertador Bernardo O'Higgins quien, aún en su penoso destierro y poco antes de su muerte, envió una carta a su amigo inglés el Capitán John H. Smith diciéndole que: "Con el objeto de evitar la agitada mar y fuertes vientos del Gran Océano para las naves que venían por los canales desde el sur y dado a que el Capitán Roberto Fitzroy no había podido hacer un estudio en dicha zona por falta de tiempo, sería importante averiguar las dificultades que presentaría la construcción de un camino a través del istmo que no mide más de una milla y media de ancho y así establecer colonias en Laguna San Rafael y a lo largo del Río San Tadeo" (BALLMELY, 2006).

Consolidada la República, en 1857 y por orden del Ministerio de Marina, el teniente Francisco Hudson hizo el primer intento para encontrar un paso a través del Istmo de Ofqui pero, su informe indicó que era imposible la navegación para naves mayores, salvo que se construyera un gigantesco canal. En 1908 y tomando en cuenta el informe y las proposiciones de la Armada, el Gobierno de don Pedro Montt decidió contratar al Ingeniero Hidráulico Sr. Emilio De Vidts para que efectuara un estudio sobre el tema<sup>12</sup>.

El informe final que entregó el Ingeniero De Vists reafirmó la conveniencia de abrir el Istmo de Ofqui haciendo un canal de 5 metros de profundidad en bajamar con el fin de permitir el desplazamiento de naves de regular tamaño y de este modo, mantener el cabotaje entre Puerto Montt, Chiloé, Aysén y Magallanes.

Esta obra, que además consultaba defensas fluviales, el balizamiento y la adecuación de sus desembocaduras, tenía un costo aproximado de tres millones de pesos (En oro de 18 peniques). Sin embargo, a posteriori y al parecer por falta de financiamiento y dado también al avenimiento de la Primera Guerra Mundial, el proyecto se fue postergando o, más bien fue descartado<sup>13</sup>.

En 1935, el presidente Arturo Alessandri asumió finalmente la decisión de que se abriera el Istmo de Ofqui, considerándolo entonces como una obra estratégica de

---

<sup>12</sup> Para ello se dispuso que el profesional se desplazara a la zona austral a bordo del Escampavía Pisagua, al mando del Capitán de Corbeta Almanzor Hernández, más la Draga Rhin, al mando del Capitán Bracey Wilson. El buque de la Armada para cooperar en los trabajos en la Laguna San Rafael y el segundo, con igual objetivo, pero en la Bahía San Quintín, ambos en un intenso trabajo que duró casi seis meses.

<sup>13</sup> Horacio Balmelli indica en su artículo que todos los antecedentes de este proyecto permanecen aún en los archivos históricos del Ministerio de Obras Públicas.

gran importancia. Esta iniciativa precisaba la extracción de alrededor de 336.000 metros cúbicos de tierra y solamente para habilitar un canal de dos kilómetros de largo. Fue así que la primera etapa se logró en 5 años al remover, con medios muy rudimentarios, la mitad del volumen (imagen 5). Pero, indudablemente el problema más agudo estaba relacionado con el costo del término de las obras y el que la Dirección de Obras Portuarias de la época estimaba que podría alcanzar los 40 millones de dólares, suma considerada muy alta en aquel entonces y por otra parte del mismo modo influyó la existencia de una decisión política de Gobierno de orientar dichos fondos a otros fines.

**Imagen 5: Trabajos en la puerta granítica del Istmo de Ofqui.**



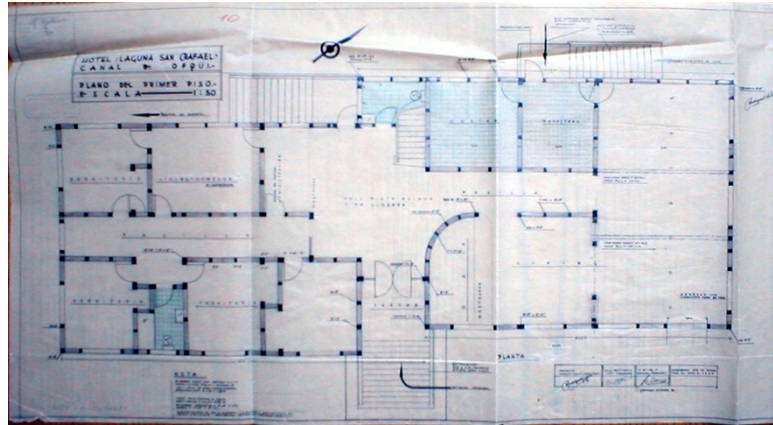
Fuente: Fotografía publicada en la revista En Viaje n° 93, 1941.

## El edificio y su arquitectura

Del análisis de los planos encontrados en el Archivo del Ferrocarriles del Estado<sup>14</sup>, se puede deducir que el edificio del Hotel tiene una superficie de 992.25 m<sup>2</sup> distribuidos en 2 pisos más una planta subterránea. Cada planta mide 31.5 m. por 10.5 m. (330.75 m<sup>2</sup>). En el primer piso contempla 3 dormitorios más las oficinas de administración, servicios, cocina, repostero y un gran comedor contenido por un muro curvo que lo separa del hall de acceso. En el segundo piso hay 13 habitaciones (imagen 6).

**Imagen 6: Hotel Laguna San Rafael. Plano del 1er piso (1938).**

<sup>14</sup> Los documentos hallados en el Archivo de Ferrocarriles del Estado aparecen con los siguientes nombres: Corte longitudinal total (1938), Detalles de la techumbre (1938), Plano de la fachada, Plano de la fachada Sur Este, fachada lateral (1938), Plano de la planta de techumbre (1938), Plano de la planta del 2do piso (1938), Plano del 1er piso (1938), Plano del envigado de concreto, Plano de la fachada nor-poniente (1939), Plano de la fachada principal (1939), Planos planta 1er piso y piso bajo (1939), Planos planta 2do piso y fachada posterior (1939), Sección (1939), Plantas de 1er y 2do piso, fachadas, sección, casa de fuerza eléctrica (1939), Planos del envigado de concreto (1938), Planta del piso zócalo con distribución del envigado de concreto y endurmiendo, Proyecto definitivo del hotel (1939) corte transversal y fachada lateral, Proyecto definitivo del hotel (1939) fachada posterior, Proyecto definitivo del hotel (1939) fachada principal, Proyecto definitivo del hotel (1939) Planta 1er piso, Proyecto definitivo del hotel (1939) planta 2do piso, Proyecto definitivo del hotel (1939) planta de fundaciones, Proyecto definitivo del hotel (1939) planta del piso bajo.



Fuente: Archivo de FF.CC. Fotografía del autor.

El proyecto está bastante bien documentado en los Archivos de Ferrocarriles del Estado. Aparece firmado por el arquitecto Ernesto Rodríguez Videla y desarrollado hacia fines de 1938, con planos definitivos hacia febrero de 1939 y levantamiento 'según lo construido' de diciembre de 1939. Hay planos de arquitectura (plantas, cortes y elevaciones, y detalles: techumbre, envigado, etc.). Desgraciadamente nada sabemos sobre su arquitecto, don Ernesto Rodríguez Videla<sup>15</sup>. El hotel se quemó en los años 50, por lo que no podemos tener certeza de cuanto de lo dibujado en los planos correspondió a lo finalmente edificado.

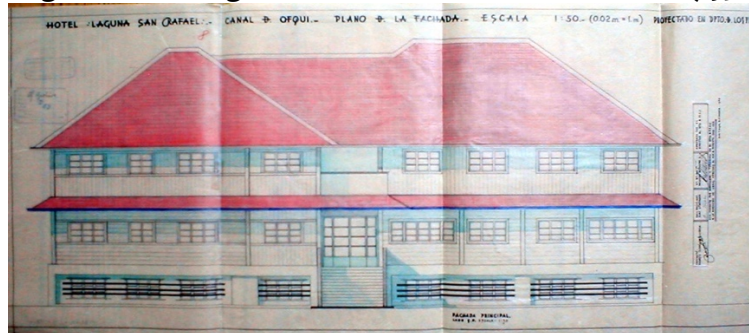
Dice Cristián Boza en su libro *Balnearios Tradicionales de Chile: Nuestra identidad arquitectónica* va fuertemente ligada al singular proceso de reinterpretación y adopción de lenguajes formales venidos de otros lugares (BOZA, 1986). Con esta mirada intencionada, podemos reconocer en el edificio del Hotel San Rafael, así como en otros hoteles de la época, un acto legítimo de apropiación de un lenguaje formal exógeno para luego ser plasmado en una arquitectura, en palabras de Boza, “ecléctica, pero especialmente propia” (BOZA, 1986, p.6). Corresponde a una arquitectura particular gestada en lugares distantes, incluso remotos, de raíces europeas.

En los planos del Hotel, podemos observar un edificio de estructura y revestimiento en madera, con un zócalo de mampostería de piedra a la vista (imágenes 7 y 8). Probablemente se trate de una construcción de madera de la zona, siendo la Lengua el tipo predominante, sin embargo, hay que considerar que se haya empleado en su construcción otras maderas de mejor calidad (primordialmente para la estructura) y que son también de la zona, como el Mañío, el Ciprés o el Coigüe. Es interesante entonces, dar cuenta de cómo el empleo de la madera habla de un cierto arraigo en

<sup>15</sup> Se revisó exhaustivamente el listado de arquitectos titulados en las Escuelas de la Universidad de Chile y la Universidad Católica, y su nombre no figura en ninguna de las dos casas de estudio.

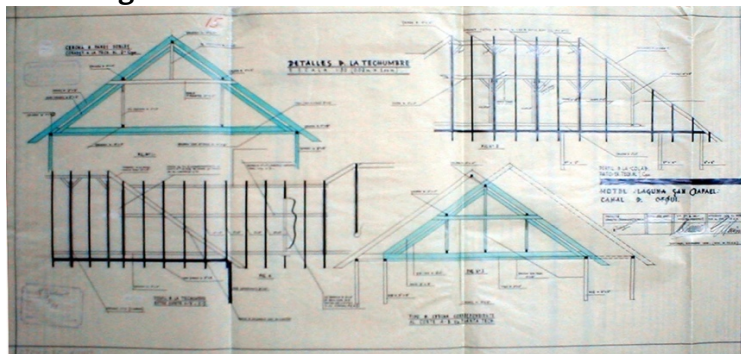
la zona de las expresiones de estilo francés, con la referencia a la forma castillo insinuada en el hotel, y que había sido introducida en Chile a principios del siglo XX.

**Imagen 7: Hotel Laguna San Rafael. Plano de la fachada (1938).**



Fuente: Archivo de FF.CC. Fotografía del autor.

**Imagen 8: Hotel Laguna San Rafael. Detalles de la techumbre en madera (1938).**



Fuente: Archivo de FF.CC. Fotografía del autor.

Se observa en este edificio de fines de los 30, una expresión más desnuda en su ornamentación, alejándose de un lenguaje arquitectónico historicista y anunciando una influencia modernista. Hay un cierto equilibrio neoclásico expresado tanto en la simetría de la planta original como en la de la fachada principal. Las lucarnas superiores, perfectamente centradas, rematan la composición (imagen 9).

El edificio presenta un carácter monumental, sugiriendo una masa de amplias proporciones, de volumetría simple, mostrando mayor complejidad solamente en la fachada principal. Ante la deseable búsqueda de las vistas, es probable que el hotel se sitúe en la cima del terreno. Todas las fachadas han sido trabajadas con igual jerarquía, de modo que el hotel se muestra en su totalidad a modo de un chalet que domina un paisaje. Dentro de un estilo algo híbrido, llama la atención la introducción de muros curvos en el interior del edificio.

**Imagen 9: Hotel Laguna San Rafael. Proyecto definitivo, fachada principal (1939).**



Fuente: Archivo de FF.CC. Fotografía del autor.

## Conclusión

El presente artículo se ha configurado como una aproximación crítica, donde el caso del Hotel de la Laguna San Rafael ha sido escogido como una puerta de entrada para el estudio del fenómeno del turismo y la ocupación del territorio nacional. Ha interesado no tanto su valor como obra de arquitectura, sino como expresión de un modo de operar en un momento singular de la historia del país, en que una preocupación política y voluntad estratégica se aúna a los nuevos modos de viajar. En este proceso, la arquitectura encarna un rol particular, ya que no sólo opera en el cuerpo edificado, sino que constituye una línea de acción hacia el territorio. La conformación geográfica, la materialidad circundante y las premisas estilísticas encarnan un tipo de edificación cuyas influencias irán dando luces sobre una voluntad modernista, y que hemos ejemplificado con el Hotel de la Laguna San Rafael.

Por otra parte, la gestión y creación del edificio nos habla de un proceso mayor en que se enmarca, y que describe las voluntades de un país y un gobierno para, a través de estas operaciones de arquitectura en regiones específicas, conformar un nuevo lineamiento de ocupación territorial. La renuncia a ciertas formas estilísticas o la precariedad de un carácter en el propio edificio, no son lo relevante. Si bien la composición en planta y el ascetismo de la fachada pudiese anunciar ciertas derivaciones de un próximo modernismo, pareciera que la encarnación de un proyecto moderno está en el tipo de operación que el edificio significa, más allá de su forma. La concepción de lo moderno, pareciera estar en las decisiones detrás del edificio; desde su programa de hotel, la extrema localización (dispuesta como un escenario que se desea poner en la imaginación del turista) y la política de expansión territorial que encarna. Este es el proyecto moderno de un Chile en consolidación, en que la extensión de la red ferroviaria y su vinculación a la construcción hotelera responden a un modelo vanguardista de desarrollo asociado al transporte.

En la conformación de una nueva geografía, hoy podemos atender al proyecto y apreciar en él también la huella del canal que se iniciara hace casi setenta años y que ahora sirve de arrastradero para embarcaciones menores, tal como lo usaban los indígenas originalmente. La dinámica impulsada por el estado buscaba entonces la integración territorial y el incremento poblacional de la Región de Aysén, sin embargo, el trazado de las carreteras no ha cambiado mucho el escenario<sup>16</sup>. Hoy, el desafío está puesto en construir las vías de comunicación que contribuyan a la incorporación del territorio nacional al desarrollo, sin perjuicio de preservar aquellas áreas que sean declaradas Reservas Forestales o Parques Nacionales.

La construcción del Hotel de la Laguna San Rafael se comprende así, como una operación arquitectónica de alcances estratégicos, que más allá de sus características particulares, expresa un modo de operar en el país que procuraba una noción moderna del turismo, y con ello el anuncio de una particular arquitectura.

## Referencias

Ballacey, D. (1997). De posadas, hospederías y hoteles . ARQ n° 35, abril 1997, pp. 5-7.

Balmelli, J. (2006). *La apertura del Istmo de Ofqui: Un tema vigente*. <http://www.centroestudios.cl/articulos/aperturaitsmoofqui.htm>

Boza, C. (1986). *Balnearios tradicionales de Chile: su arquitectura*. Montt Palumbo.

Casals, M. C. (1999). *La Empresa de los Ferrocarriles del Estado y el desarrollo del turismo en Chile (1925-1975)*. Tesis para optar a la Licenciatura en Historia. Pontificia Universidad Católica de Chile.

Vásquez, J. M. (1996). *Arquitectura para el turismo y la recreación, refugio para deportes de aventura, Parque Nacional Laguna San Rafael, XI región*. Tesis para optar al título de Arquitecto. Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile.

---

<sup>16</sup> La carretera austral, por ejemplo, pasa por el sector oriental del Campo de Hielo Norte, hasta llegar a Puerto Yungay, en el Seno Baker, dejando de esta forma a la Península de Taitao en esa condición casi insular que siempre ha tenido.

**Sergio Salazar Álvarez**

Arquitecto y Magíster en Arquitectura, mención en Teoría, Historia y Crítica (PUC) y Magíster en Docencia Universitaria (UDD). Se desempeña como docente adjunto de la escuela de Arquitectura de la UDD y como académico de núcleo temático en la carrera de Arquitectura de UNIACC. Ha participado de seminarios y congresos nacionales e internacionales y colaborado en publicaciones, en temas vinculados a la teoría y la crítica de la arquitectura, Arquitectura Moderna y patrimonio.