



UNIVERSIDAD CATÓLICA
SILVA HENRÍQUEZ

Facultad De Educación
Escuela De Educación En Historia y Geografía

LA ACTIVIDAD TURÍSTICA EN CHILE DURANTE EL PERIODO DEL ESTADO DESARROLLISTA (1925-1975)

SEMINARIO DE TÍTULO PARA OPTAR AL
GRADO DE LICENCIADO EN
EDUCACIÓN Y PROFESOR DE
HISTORIA Y GEOGRAFÍA.

TAMARA JOCELYN ACEVEDO ESTAY
LUIS ROBERTO ARÉVALO DONOSO
ANDREA ESTEFANIA CÓRDOVA NILO
GERMÁN HERNÁN GONZÁLEZ SOTO
DIEGO ANTONIO MARDONES ARRIAGADA
DANIELA VIVIANA MARÍN AGUIRRE
DANIELA ALEJANDRA MELLADO BOTTO
JAIME IGNACIO SARMIENTO BRAVO

Profesor guía: RAFAEL SÁNCHEZ ACUÑA
Geógrafo

Santiago, Chile

2013

DEDICATORIAS

Tamara Acevedo Estay: Quiero reconocer el apoyo incondicional de mis padres, Rosa y Eduardo, de mi hermana Karen y mis sobrinos Javier y Benjamín en estos cinco años de arduo esfuerzo y al resto de mi familia y amigos, por siempre estar preocupados y felices con mis logros. También quiero agradecer a Marcial Salvo Westphal, por su amor y ayuda para lograr terminar mis estudios. Finalmente también agradecer a todos los profesores que contribuyeron con mi formación profesional, en especial al profesor Abraham Paulsen quien me demostró lo maravillosa que es la geografía.

Luis Arévalo Donoso: Mis más sinceros agradecimientos a mis amigos y compañeros de ruta que ayudaron a construir mi formación, pero por sobre todo a mis padres Cecilia Donoso y Luis Arévalo por su esfuerzo, confianza y por el apoyo que me brindaron de forma incondicional.

Andrea Córdova Nilo: A mis padres Patricio Córdova y Erika Nilo, principales responsables de mi desarrollo profesional, por su infinito amor y postergación. A mi hermosa tía Rita, la que supo dar las palabras precisas y llenas de cariño. A mi novio Rodrigo, por su amor y comprensión. A todos los amigos y amigas que aportaron en esta bella experiencia. A ellos mi mayor gratitud, reconocimiento y valoración.

Germán González Soto: A la vida y sus manifestaciones. A aquellos que con su presencia cultivaron mi ser. A los que reencarnaron en mis recuerdos, cuando ya no los pude seguir viendo con vida. Al esfuerzo de mis padres Ligia Soto y Germán González y a la dedicación fruto del amor de Valeria Solís. A mi pequeña luz Violeta que con su vida encendió la mía. A los docentes que más allá de su deber se comprometieron con mi proyecto. Y a todos aquellos que el lenguaje pueda mencionar y que sienten en persona, sin que aparezca su nombre, este agradecimiento.

Diego Mardones Arriagada: Un agradecimiento a mi familia y a mis amigos en especial a mis padres que entregaron todo sus apoyo y confianza en construir el comienzo de este largo camino. Además dedicar todo el esfuerzo de este proceso a mi hijo que llegara al mundo a fines de noviembre de este presente año.

Daniela Marín Aguirre: Agradezco a todas aquellas personas que con sus buenas energías e intenciones, han aportando a mi formación profesional y espiritual. A todos los que a lo largo de mi vida se han hecho presente con gestos nobles y conscientes y que con su ejemplo, han hecho de mi una mejor persona. A mi mamá Viviana y a mi hermano Camilo, por estar conmigo en los momentos más complejos incondicionalmente. A mis amigas, Pamela y Charlotte, porque me han enseñado que la amistad es real y trasciende nuestras almas. Y a la profesora Claudia Acevedo, que con su rigurosidad y sabiduría, me ha hecho saber que la pedagogía, siempre tiene momentos reconfortantes cuando se actúa desde la seriedad y el corazón.

Daniela Mellado Botto: Agradezco haber nacido en una familia de valores altos, a todas y todos ellos y a sus enseñanzas, mis infinitos agradecimientos. En especial a mis padres Miguel y Rosa. También la voluntad y comentarios de mi amigo Iván Chacón merecen todo mi respeto y gratitud. A los compañeros y amigos que en lo cotidiano y humano, me apoyaron. Y a los profesores Abraham Paulsen y Ricardo Rubio: gracias por sus muestras de apoyo a lo largo de toda mi formación universitaria.

Jaime Sarmiento Bravo: Agradezco a mi madre, hermanos y a mi padre que ya no está. A mi tía Luisa por su apoyo absoluto. A los profesores que fueron parte de mi formación, a mis amigos que a pesar de la postergación siempre siguieron presentes, y en especial a Bárbara González Manosalva por su amor, paciencia e incondicionalidad. Además quiero destacar a Roberto Gutiérrez de la oficina de informaciones de la Universidad y agradecerle por su ayuda y respaldo en todos los momentos difíciles.

AGRADECIMIENTOS

Queremos agradecer a la Universidad Católica Silva Henríquez por ofrecernos un lugar para desarrollarnos y lograr ser profesionales, brindándonos un espacio para llevar a cabo la investigación de nuestro Seminario de Grado.

También es necesario destacar el gran apoyo que nos brindó el profesor Rafael Sánchez Acuña, nuestro guía en esta investigación, quien con su rigurosidad, correcciones y sugerencias nos ayudó a desarrollar esta investigación.

Además agradecemos a los profesores Pamela Castro y Ricardo Rubio por la disposición de ser los profesores informantes en nuestro Seminario de Grado.

Y finalmente agradecer a todos los docentes que durante estos cinco años ayudaron en nuestro proceso formativo, quienes muchos serán un ejemplo para encaminar nuestros futuros. Especialmente a la profesora Claudia Acevedo, quien tuvo la disposición de atender nuestras dudas y guiar la construcción de los aspectos pedagógicos de nuestro trabajo.

TABLA DE CONTENIDOS

CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	9
INTRODUCCIÓN.....	9
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	10
OBJETIVOS.....	14
General:.....	14
Específicos:.....	14
HIPÓTESIS.....	15
METODOLOGÍA	16
PLAN DE TRABAJO.....	20
MARCO TEORICO-CONCEPTUAL	21
1.- La actividad turística	21
1.1.- Orígenes y desarrollo de la actividad turística.....	22
1.2 Consecuencias territoriales del turismo	24
2. El Estado Desarrollista.....	27
2.1 Definición de Estado Desarrollista	28
2.1.2 Contextualización y evolución del Estado Desarrollista	28
2.2. Ideas Keynesianas	30
2.3. El Estado desarrollista y el surgimiento del populismo en América Latina	33
2.3.1 Concepto de Populismo	33
2.3.2 Inicios del populismo en América Latina	34
2.3.3 El Estado Desarrollista impulsado por la CEPAL en América Latina y el Caribe.....	35
2.4 Estado desarrollista en Chile.....	37
2.4.1. Primera fase: surgimiento del Estado desarrollista en Chile	38
2.4.1.1 El incipiente modelo ISI.....	38
2.4.2. Segunda fase: Chile en el sistema ISI del Estado Desarrollista cepalino.....	41
CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROBLEMA.....	42
CAPÍTULO 2: EL ROL DEL ESTADO	46

1.- El rol desempeñado por el Estado Desarrollista chileno en la configuración de la actividad turística	46
1.1.-Legislación y Financiamiento	46
1.2.- Infraestructura	60
1.3.- Propaganda, publicidad, promoción.....	66
CAPÍTULO 3: EL ROL DEL SECTOR PRIVADO	77
2.- La participación del sector privado chileno en la conformación y desarrollo de la actividad turística	77
2.1.- El Automóvil Club de Chile.....	78
2.2.- Industria Hotelera.....	81
2.3.- Agencias Comerciales de Turismo	84
2.4.- Empresas privadas como emprendedor y demandante.....	85
2.5- Publicidad: Guía Turística “El amigo del viajero” (1922-1924) y “El turista” (1929-1931).....	93
CAPÍTULO 4: EL TURISMO Y SU CONSOLIDACIÓN COMO ACTIVIDAD ECONÓMICA	105
3.- Cuadro síntesis principales características del desarrollo turístico en Chile.....	105
CAPÍTULO 5: ¿QUÉ PROBLEMA PEDAGÓGICO BUSCA RESOLVER ESTE SEMINARIO DE GRADO?	
.....	113
PROPUESTA PEDAGÓGICA	113
Planificación clase 1	115
Guión Metodológico, clase 1	116
Planificación clase 2	117
Guión Metodológico, clase 2	118
Guía de actividades.....	119
Actividad 1	120
Actividad 2	124
CAPITULO 6: RESULTADOS FINALES.....	126
CONCLUSIÓN.....	126
BIBLIOGRAFÍA.....	133
Fuentes Primarias:	133
Revistas:	135

Fuentes Secundarias:	135
Libros.....	135
Artículos de Internet	139

TABLA DE FIGURAS

Figura 1: Organigrama del sector turismo.....	57
Figura 2: Organigrama de la subsecretaría de Turismo, 1970.....	59
Figura 3: Guía del veraneante (1936-1937).....	70
Figura 4: Conozca Chile.....	70
Figura 5: Propaganda de revista “En Viaje”.....	72
Figura 6: Portadas revista “En Viaje”.....	74
Figura 7: Hotel Pacifico –Arica	96
Figura 8: Plaza de armas-Coquimbo	97
Figura 9: “Viajes a los balnearios de la provincia de Aconcagua”.....	100
Figura 10: Hotel Bidart.....	102
Figura 11: Hotel Crillon	102
Figura 12: Publicidad Hotel de Valparaíso	103
Figura 13: Baños de torpederas –Valparaíso	104

TABLA DE CUADROS

Cuadro 1: Ingresos y Egresos entre 1961-1968	58
Cuadro 2: Total de automóviles y buses en el país 1920-1970.....	80
Cuadro 3: Noticia extraída Diario El Día. Curacautín, 1960.	86
Cuadro 4: Carta Club Andino de Osorno.....	87

Cuadro 5: Carta del Departamento de Turismo 1939.....	88
Cuadro 6: Carta Club Alemán hacia el Estado.....	90
Cuadro 7: Valores recorrido Santiago-Los Andes	98
Cuadro 8: Síntesis turismo (1926-1976).	107

CAPÍTULO 1: PRESENTACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

INTRODUCCIÓN

El turismo es un fenómeno conocido y natural para la mayoría de las personas en la actualidad, sobre todo si se relaciona con la época de vacaciones y con la posibilidad de conocer lugares llamativos y nuevos.

Pero hasta antes del siglo XX, esta actividad estaba reservada para los altos sectores de la sociedad y se desarrollaba prácticamente sólo en Europa. Pero gracias al nuevo contexto político-económico, post Primera Guerra Mundial y la crisis de 1929, sumada a los avances tecnológicos y comunicacionales, derivados de décadas de progreso industrial, se puede encontrar el turismo que se conoce hoy. Claramente la travesía para llegar a ello, no fue fácil ni corta, mucho menos si se piensa en cómo fue la incorporación de esta actividad en el país.

En Chile, la actividad turística, se va a reflejar en el marco del Estado Desarrollista, como parte del incentivo económico necesario para la época y como una idea que nace desde de los sectores privados, para tomar fuerza con el rol que asumirá posteriormente el Estado, lo que va a llevar a potenciar otros sectores y otras actividades económicas, hasta posicionarse como un factor importante para la economía nacional en la actualidad.

El presente seminario desea revelar el inicio del turismo en Chile, enmarcado entre los años 1926 y 1975, manifestando la participación de los principales actores que lo llevaron desde una actividad desconocida a la transformación de un factor económico importante que exigió la creación de instituciones privadas y estatales preocupadas por su organización y mantenimiento a lo largo del tiempo. Finalmente se intenta concretizar la investigación mediante una propuesta pedagógica, a través de una adaptación curricular, vinculando el contenido plasmado en los planes y programas de trabajo, con la etapa de Estado Desarrollista en Chile, posicionando al turismo como un nuevo foco de análisis para dicho periodo de estudio.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A principios del siglo XX, el modelo de desarrollo económico imperante en el mundo comienza a vivir un periodo de fuerte inestabilidad, que a partir de la Primera Guerra Mundial afectará las esferas políticas, sociales y culturales de la mayoría de los países. Sin embargo, será la caída de la bolsa de Nueva York en 1929, la que llevará a los Estados a fortalecer su rol político y económico en el devenir social, pues, “la economía capitalista mundial pareció derrumbarse en el periodo de entreguerras y nadie sabía cómo podría recuperarse.” (Hobsbawn, 2004:93).

A la luz de este proceso, el economista británico, Jhon Maynard Keynes, postulará una reforma que se aplicará al sistema capitalista liberal, en donde teóricamente el Estado adquirirá mayores atribuciones e iniciativas corporativas que incentiven el flujo de capital, estimulando el desarrollo interno de cada país por medio de la industrialización y cubrir las necesidades de los propios ciudadanos. Prebisch (1949) el replanteado modelo económico se le denominó “Estado Desarrollista” a razón de que el Estado tendrá la potestad de intervenir en la política del “dejar hacer”, convirtiéndose en el actor principal al promover un “desarrollo hacia dentro” en las distintas naciones de Latinoamérica.

En Chile, el “desarrollismo” comienza a partir del ascenso de un gobierno militar de corte progresista en 1924, el cual implementó una estrategia de modernización e industrialización en la economía nacional con carácter social, que se fortaleció a partir de la instauración del presidencialismo (Meller, 2007), especialmente desde el gobierno de Arturo Alessandri Palma. El reformado sistema económico se materializará con la creación del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI) a través de la creación de empresas que fomentan la producción como por ejemplo, la Corporación de Fomento (CORFO), la Empresa Nacional de Petróleo (ENAP), la Empresa Nacional de Electricidad (ENDESA), la Compañía de Acero del Pacífico (CAP), la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL) y la Industria Azucarera Nacional (IANSA).

A partir de este nuevo enfoque de fomento productivo promovido por el Estado de Chile, la actividad turística también será reconsiderada como un instrumento clave para el crecimiento y desarrollo de la economía nacional, generando una alta rentabilidad de ingresos para los sectores públicos y privados en el futuro.

Desde el segundo tercio del siglo XX comenzará un proceso de institucionalización del turismo, donde el Estado se encargará de implementar leyes para regular y fomentar esta actividad lucrativa (ya que antes era promovida principalmente por la iniciativa privada, como por ejemplo la Asociación de Turismo en Chile, en 1906), siendo la ley de 1929 el primer procedimiento legal para regular su actividad. Este marco legal abrirá paso a las clases medias y bajas para tener la posibilidad de viajar por el país, con grandes beneficios económicos para el Estado, como lo manifiesta Álvarez (1994).

Sobre este proceso, algunas investigaciones han abordado la temática del turismo desde la acción estatal a través de la empresa de ferrocarriles, trabajada en la tesis de María Carolina Casals Iglesias (1999) “La empresa de los ferrocarriles del Estado y el desarrollo del turismo en Chile (1925-1975)”, mientras que otros estudios abordan el fomento del turismo y conocimiento del país a través de la propaganda turística de la revista “En viaje”, como el estudio “La empresa de ferrocarriles del Estado de Chile y el despertar del turismo nacional: rutas y paisajes” de María García Matus de la Parra e Ingrid Valdiviana Garrido (2012), así como también los artículos de Rodrigo Booth “El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística” y “Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la Guía del Veraneante (1932-1962)”, en los que también se apela a la propaganda turista, la que crea un imaginario territorial en Chile (Booth, 2008), que desencadena un orgullo estético y un nacionalismo paisajístico (Booth, 2010), lo que busca enaltecer las condiciones turísticas de los lugares.

Debido a lo anterior, el presente Seminario de Grado está centrado en la institucionalización y desarrollo de la actividad turística en Chile y desde allí se busca dilucidar el rol ejercido por el Estado y el sector privado en este proceso.

Para llevar a cabo esta exploración se considerará como margen temporal el período que transcurre entre el año 1926, en que se crea “La Asociación Central de Fomento del Turismo”, considerado como la primera entidad dedicada al estímulo de esta actividad, conformada por la Empresa de Ferrocarriles del Estado, la Inspección Superior de Ferrocarriles, el Ferrocarril Trasandino, el Expreso Villalonga y la Compañía de Transportes Unidos” (García y Valdivia, 2012:90); y el año 1975, donde se crea un nuevo organismo estatal, el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), ahora desde la mirada de un nuevo modelo de desarrollo, el neoliberalismo.

Es preciso señalar que el turismo no sólo se debe considerar como una actividad económica lucrativa, sino que también puede ser analizado como un instrumento para el ejercicio de poder, en especial para la dominación territorial, y por ende estimulado por los Estados para fortalecer su soberanía, integrando y realizando un control efectivo del espacio, como también creando una imagen de país, al resaltar y/o promover algunos lugares por sobre otros. Es bajo esta misma lógica desde comienzos del siglo XX que Booth (2010) el turismo se inserta dentro de un programa del Estado para integrar los territorios, principalmente aquellos que antes eran controlados por población mapuche, pues además de ocupar el territorio administrativamente y ser explorados por científicos, la actividad turística se utilizó como un mecanismo complementario que solapadamente ayudó a cumplir con el objetivo de control e integración.

Dicho lo anterior, las interrogantes que dirigen este seminario de grado buscan responder ¿De qué manera surge y cómo se desarrolla el turismo en Chile durante el siglo XX? A su vez, dar luces de ¿Cómo se produce la institucionalización de esta rama económica? y ¿Cuál es el rol desempeñado por el Estado y el sector privado en el desarrollo del turismo en Chile?

Debido a las características de la investigación, las fuentes utilizadas son mayoritariamente de carácter primario, documentos acordes al tema de diferentes autores, leyes y decretos que impulsen el turismo, revistas y periódicos de circulación nacional, guías turísticas; creadas por el Estado y los privados, y tesis de memorias de titulación que desarrollen temáticas relacionadas con el turismo de la temporalidad estudiada.

Por último, es necesario mencionar que el Seminario de Grado permite explorar nuevas perspectivas sobre el rol del Estado Desarrollista, como un real ejemplo de intervención de éste, instaurándolo como un nuevo foco vinculado al fomento de la economía en este contexto, y que hoy en día es una de las actividades de servicio más importantes a nivel económico del país. Además, también favorece abordar fronteras de la esfera económica mediante las preguntas del ¿Qué producir?, ¿dónde y cómo producir?, ¿cómo incentivar la distribución del turismo? Y a partir de ahí conocer su evolución, desde que dejó de ser un lujo y pasó a ser una actividad de masas, hasta instaurarse como una actividad económica importante en el país.

OBJETIVOS

General:

Analizar el proceso de institucionalización y desarrollo del turismo en Chile a partir de la acción realizada por el Estado y los privados entre los años 1926 y 1975, ejemplificado con un diseño de clase vinculado a los planes y programas.

Específicos:

- 1- Caracterizar el rol desempeñado por el Estado Desarrollista chileno en la configuración de la actividad turística.
- 2- Caracterizar la participación del sector privado chileno en la conformación y desarrollo de la actividad turística.
- 3- Describir el desarrollo turístico en Chile durante el periodo de estudio a través de una propuesta pedagógica.

HIPÓTESIS

El surgimiento y consolidación del turismo en Chile durante el siglo XX se gesta a partir de una decidida y fuerte intervención estatal, unido a una estrecha colaboración del sector privado. Lo anterior, enmarcado en las políticas de tendencia keynesiana para fomentar la deteriorada economía del país y como instrumento efectivo para el control e integración territorial y para el fortalecimiento de la identidad nacional a través de la divulgación y valorización de las características naturales y culturales del territorio nacional.

METODOLOGÍA

El diseño del presente Seminario de Grado fue definido como un estudio de tipo explicativo, que “va más allá de la descripción de conceptos o fenómenos o del establecimiento de relaciones entre conceptos; si no que está dirigido a responder a las causas de eventos sociales o físicos”. (Hernández, 1997: 57).

Con este diseño se realizó una búsqueda donde se pudo resolver el por qué de los acontecimientos y establecer relaciones de causa y efecto de una o más variables. De esta forma se ha planteado explicar el desarrollo de la actividad turística durante el Estado Desarrollista chileno. Por esta razón es que los procesos de investigación estuvieron constituidos, primeramente en la recopilación de la información y en segundo lugar en la observación, análisis y construcción grupal de dicha información, acompañado de un análisis y revisión con el profesor guía. Cada uno de ellos mencionados en profundidad a continuación.

El enfoque de la investigación es de carácter cualitativo ya que plantea una ventaja apropiada para los objetivos, construyendo una realidad que hay que descubrir e interpretar, sosteniendo que este enfoque “utiliza la recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en el proceso de interpretación (Hernández, 2010: 7).

Este enfoque se caracteriza por la recolección de datos que destaca la utilización de fuentes escritas, como documentos y revistas hasta fuentes audiovisuales como imágenes y videos, por lo tanto se analizó toda aquella información derivada de libros, revistas y similares como también en menor medida el uso de datos estadísticos, el cual este enfoque no excluye totalmente. La recolección de datos de enfoque cualitativo es fundamentada a través de un trabajo de carácter exploratorio que se sustenta a través de fuentes primarias y secundarias, que tuvieran directa relación con la actividad turística durante el Estado Desarrollista y la participación de agentes privados y estatales. Los objetivos se analizan en dos ejes, en primer lugar explicar la

relación entre el desarrollo del turismo y Estado y la relación entre el turismo y privados.

En cuanto al fundamento teórico del concepto de Estado Desarrollistas, se sustentaron fundamentalmente dos pilares: en primer lugar a través de investigaciones historiográficas para respaldar el espacio temporal del hecho desde historiadores universales, principalmente Eric Hobsbawm para desarrollar el contexto internacional del periodo de estudio hasta Patricio Meller y Leslie Bethell para contextualizar histórica y económicamente el nivel local del proceso. Por otro lado, se sostiene esta contextualización con las ideas cepalinas desarrolladas en América Latina que respaldan una economía de carácter keynesiano e industrializado, analizando de esta manera el ideólogo económico de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), el economista argentino Raúl Prebisch.

Las limitaciones de esta investigación tienen relación con la obtención de datos, ya que teniendo conocimiento de su ubicación, algunos documentos estaban en procesos de digitalización y fuera del servicio para el uso público en la Biblioteca Nacional. Por otro lado, se suma el escaso tiempo en desarrollar la recopilación de datos, el cual fue un desafío a la hora de recolectar las leyes y reformas respecto al turismo de forma cronológica para establecer el desarrollo de esta actividad desde la perspectiva estatal. Desde la perspectiva privada, la escases de fuentes primarias tanto en el Archivo Nacional como en la Biblioteca Nacional, generó recopilar esta información en fuentes de características secundarias y no obtener una información más profunda respecto a asociaciones privadas como el Automóvil club de Chile u Hoteleros de Chile.

- Recopilación de Información:

a) Fuentes Primarias: Principalmente fueron utilizadas fuentes como las revistas turísticas socializadas en el marco temporal estudiado. Las Revistas “En viaje”, por ejemplo da cuenta de la situación del turismo en Chile, operando más bien como una guía para el incipiente turista, pero que da luces de cómo se percibía desde el punto de vista estatal el turismo a nivel nacional. Por otro lado desde la perspectiva privada se analizó la Guía “El Turista” (1931) que entrega la perspectiva de los particulares para potenciar el turismo en Chile. Además, se hizo una revisión a documentos vinculados al Ministerio de Fomento, al Ministerio de Hacienda, vinculado a las leyes estatales promulgadas con respecto al turismo, analizadas a través de diarios o del reglamento para la aplicación de la ley de Fomento del Turismo en 1929, por ejemplo. También, se revisó y analizó un documento de la oficina de planificación y su acción en el turismo, material estatal de 1968, como textos de autores contemporáneos al periodo investigado, que manifiestan su mirada y análisis con respecto al tímido desarrollo turístico de la primera mitad del siglo XX. Por último, se utilizaron mapas turísticos de la época, folletos turísticos y hoteleros.

b) Fuentes secundarias: Principalmente en cuanto a fuentes secundarias se utilizó bibliografía que tenía relación con las políticas del Estado en cuanto al turismo. Textos de análisis geográfico donde se abordaba la temática del turismo y su relación con el medio y las políticas sociales. Además artículos de diversos autores principalmente nacionales y otras investigaciones de grado relacionadas con el desarrollo económico del turismo, con el rol del ferrocarril, ensayos donde se analizaba a ambos conceptos, y autores que ayudaron a la contextualización espacial y temporal de la investigación.

Destaca en este apartado la tesis llamada “La Empresa de Ferrocarriles del Estado y el desarrollo del Turismo en Chile, 1925-1975” de María Carolina Casals que analiza las políticas estatales del turismo en Chile a través de la empresa de ferrocarriles y los artículos de Rodrigo Booth historiador y doctor en arquitectura y estudios urbano que analiza y desarrolla la idea del turismo

durante el periodo de 1930-1960 enfocado en las políticas estatales y las guías turísticas.

c) Fuentes web : Se revisaron revistas electrónicas tales como CLACSO, sitios multimedia entre ellos Memoria Chilena, documentos digitales del Congreso Nacional, Página “Hemisférico y Polares” la cual contiene diversas publicaciones sobre el tema, la página del Automóvil Club, como también la de Hoteleros.

- Pasos Metodológicos:

a) Recopilación de Fuentes: La búsqueda de fuentes se desarrolló principalmente en bibliotecas, archivos y universidades, las cuales fueron acumuladas para luego generar su lectura y análisis.

b) Lectura y análisis de fuentes: El trabajo realizado directamente con las fuentes apuntó a recopilar cada información útil para la investigación en las fuentes escritas. Las fuentes iconográficas como los mapas y folletos también fueron analizadas por su importancia testimonial de la época.

c) Reuniones grupales: se realizaron reuniones dos veces por semana. Los días miércoles los estudiantes se reunían con el profesor guía, quien orientó respecto de la solución de diversas temáticas que se presentaban a lo largo de la investigación como también resolvió las dudas que los estudiantes consideraron. Los días sábado, los estudiantes leían individualmente y posteriormente se reunían a discutir y conversar respecto del trabajo realizado hasta ese entonces.

PLAN DE TRABAJO

Meses	Marzo				Abril				Mayo				Junio				Julio			
Semanas	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Actividades																				
1.- Inicio proyecto.		X																		
2.- Reuniones con profesor guía.		X	X	X	X		X	X	X	X				X			X	X		X
3.- Reuniones de grupo.		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
4.- Entregas de avances.				X	X				X	X				X						
5.- Evaluación y corrección.				X	X				X	X					X					
6.- Recopilación de información.		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X								
7.- Análisis y procesamiento de información.			X	X	X				X	X	X	X	X	X	X					
8.- Informe.																	X			
9.-Examen de grado.																				X

En la presente carta Gantt, se ha consignado el trabajo realizado a lo largo de los cinco meses en que se ha desarrollado el Seminario de Grado. Esta carta, está dividida en las actividades y en las semanas de cada mes utilizadas para el desarrollo de la investigación. Cada X, señala en que semana se realizó cada actividad, destacando la amplia recopilación de información, desde diversas fuentes (Bibliotecas, archivos, internet, entre otros) y como se fue analizando y procesando la información paralelamente.

MARCO TEORICO-CONCEPTUAL

1.- La actividad turística

Para llevar a cabo el estudio acerca de la actividad turística en Chile durante el periodo desarrollista es preciso, en primer lugar, considerar que el concepto de turismo posee diversas interpretaciones y puede ser estudiado por numerosas ciencias y disciplinas. De esta forma, en el presente seminario se recopilará la información necesaria que generará los lineamientos suficientes para el entendimiento de este proceso. Pero lo esencial de este término, independiente desde donde sea abordando durante el transcurso de la historia, es que ha sumado cada vez más elementos que han permitido englobar la mayor cantidad de ellos en las definiciones del mundo actual.

Desde el punto de vista etimológico, según Álvarez (1994) el turismo tiene su raíz en la palabra inglesa *tour* que significa viajar a través de un país o pueblo para visitar lugares con un fin recreativo. Así mismo si se complementa con el sufijo turista, se refiere a la palabra inglesa *tourist* que surge en la época romántica; como *tourer* nombre que recibían quienes efectuaban el Gran Tour, actividad desarrollada por un grupo noble con el fin de formarse para una carrera diplomática. Sin embargo, este concepto fue reemplazado gradualmente a principios del siglo XIX por *Tourist* que se refiere a la acción del turista, “al hecho social del desplazamiento que afectaba a dicha persona, comenzó a llamarse Tourism” (Álvarez, 1994:27).

Es a partir desde la consolidación del concepto *Tourism*, que se sientan las bases del turismo tal cual como se entiende en la actualidad, es decir, como una práctica social de desplazamiento cuyo objetivo es la recreación y el descanso, actividad que al momento de desarrollarse implica necesariamente consecuencias en el territorio. Por tanto, se entiende el turismo como un “fenómeno geográfico pues implica el movimiento por el territorio de personas, dinero y bienes, y porque tiene una plasmación espacial con importantes

repercusiones territoriales, ambientales, culturales y socioeconómicas” (Barrado et al., 2001:38).

Para efectos de este seminario de grado, la definición que se utiliza para entender el turismo, es la proporcionada por la Organización Mundial de Turismo (OMT), que recoge de manera integral la actividad, señalando que: “el turismo comprende las actividades que realizan las personas durante los viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, negocio y otros”. (Sánchez, 1998:42). Esta definición, condensa las principales características del turismo como componentes que movilizan la actividad turística como el ocio, negocio y otros, acotación temporal y la referencia a la localización espacial en donde se efectúa (fuera del entorno habitual), además de visualizarla como una actividad del ser humano con características particulares con diversas consecuencias en el territorio, como destaca Barrado y Calabuig (2001)

1.1.- Orígenes y desarrollo de la actividad turística

Hay periodos de la historia que han marcado un precedente y que de cierta manera han modificado la actividad turística como se conocía hasta este entonces. En ese contexto se pueden identificar tres etapas en las cuales se pueden evidenciar diversos aspectos a partir de lo que señala Álvarez (1994), la primera época se denomina preindustrial que se refiere fundamentalmente a la época en que se realizaba el Gran *Tour* por ciertos segmentos de la población (nobles). La segunda fase comienza a partir de la era de las revoluciones (revolución francesa e industrial) y la tercera etapa se caracteriza por la masificación del turismo a todos los sectores de la sociedad, denominada turismo social.

Los antecedentes del turismo, como es entendido en la actualidad, se encuentran en la primera fase -del renacimiento en los siglos XVII y XVIII- a partir del gran tour que desarrollaban los nobles, quienes como clase ociosa-gobernante eran los únicos que tenían las condiciones de realizar la actividad

turística con el objetivo de formarse política y culturalmente y también con el objeto de buscar diversión. Por lo que a raíz de lo anterior, es posible manifestar que el turismo es una actividad elitista y sesgada para quienes tienen las condiciones expresadas en tiempo de ocio y poder adquisitivo.

Pero sin duda una de las etapas fundamentales para el desarrollo de la actividad turística es la segunda fase, ya que es en esta donde se configurará como tal, a partir de la revolución industrial y revolución francesa, caracterizados por los grandes avances tecnológicos durante el siglo XIX que produjo grandes avances en el área del transporte y las comunicaciones cuyo elemento característico es el ferrocarril. Esto permitió que se generaran las condiciones para que más personas viajaran, lo que unido a la reducción de los tiempos y los costos, permitieron la masificación del turismo, sobre todo dentro de la clase burguesa, la que se instalaría como hegemónica. De esta manera, la actividad turística poco a poco deja de ser una actividad exclusiva de la aristocracia y los burgueses a su vez continúan y copian las formas del turismo desarrollado por los nobles, aunque es importante señalar que estos viajes siguen siendo restringidos para la clase trabajadora.

Durante la década de 1930, se van a adoptar las ideas de Keynes en cuanto a las políticas económicas, esto es el comienzo de la potencialización de la actividad turística en masa, y desde donde se crean las condiciones favorables en las cuales los trabajadores (consiguen el derecho a vacaciones pagadas, obtienen un mayor poder adquisitivo y se crean políticas de fomento para la masificación del turismo). De esta manera, se extiende la actividad a todos los estratos de la sociedad en donde el viaje y el turismo se consideran como una necesidad y no un lujo como en las etapas previas, dando el pie a la tercera fase que se denominará “turismo social”.

La O.M.T. sitúa la cristalización del turismo como un fenómeno de masas después de la Segunda Guerra Mundial, como lo menciona Sancho (2006), esto debido a los grandes avances políticos, culturales, económicos y tecnológicos que existen en la época. Por ende, es en la segunda mitad del siglo XX en donde el turismo se presenta como un momento importante, donde el turismo internacional se hizo aún más accesible para las personas, justificado por

diversos motivos que explica a continuación Amparo Sancho (2006): “la aparición del avión de pasaje tras la Segunda Guerra Mundial, bajo precio del petróleo, la mayor renta de las familias, la aparición de las vacaciones pagadas, el aumento del tiempo libre fundamentalmente en los países desarrollados, el desarrollo de los medios de transporte y comunicación y el crecimiento de los vínculos que generan el comercio mundial”.

Así mismo el turismo nacional también se hace más accesible debido a motivos similares, como la expansión de diversos medios de transporte, especialmente el uso del automóvil, mejorando la movilidad de las personas al interior del país, además del aumento del nivel de vida de los ciudadanos junto al mejoramiento de la infraestructura básica, siendo más accesible a toda la población, masificándose y consolidándose como la actividad económica que opera en la actualidad.

1.2 Consecuencias territoriales del turismo

El turismo es sin lugar a dudas un fenómeno espacial, concepción que frecuentemente es opacado por la idea económica del mismo, consecuencia de lo que es en definitiva el turismo. Cammarata (2006), señala que Lanfant, al referirse a la actividad turística, la entiende como una práctica colectiva que incide en todas las esferas de la sociedad: instituciones, mentalidades, en la concepciones de identidad e incluso en como los conciudadanos perciben e idean su sociedad.

Según Barrado y Calabuig (2001), la actividad turística es una práctica que se fundamenta en la valoración social de determinados elementos geo-culturales y geofísicos que surge a través de un modo específico de ocio y actividad recreativa que desarrolla en un espacio determinado a diversas escalas ya sean regionales, nacionales o internacionales. Un elemento característico del turismo es el desplazamiento de la residencia habitual en la cual involucra una duración mínima, por ende es una práctica que implica a las personas una disponibilidad

de tiempo lo que lo diferencia de prácticas recreativas cotidianas y de carácter doméstico.

Como se señaló anteriormente, el turismo es una práctica social eminentemente geográfica por su carácter territorial, al implicar siempre un desplazamiento por el espacio, y su desarrollo y las consecuencias que puede generar, depende de las características particulares del territorio, ya que la actividad está condicionada por factores territoriales como los recursos naturales, el clima, el factor humano, económico, técnicos, políticos, culturales etc. es decir, la característica y fisonomía del turismo dependen de estos ámbitos. Pero a su vez la actividad turística es un agente que simultáneamente incide en ellos.

De esta manera, el turismo es una actividad decisiva en todos los ámbitos. En este contexto, se puede visualizar su importancia en cuanto a su papel en el desarrollo territorial, pues la actividad turística repercute tremendamente en la economía de los países y las naciones en los que se desarrolla. De hecho Sancho (1998) señala que la actividad no sólo genera divisas y puede generar empleos a largo plazo, sino que además puede ser un sustituto de las exportaciones tradicionales, cuyo futuro es más inseguro que el turismo. Además expresa que el turismo tiene un efecto multiplicador, debido a que no sólo genera ganancias a las personas y empresas que tienen vinculación directa con la actividad, sino que beneficia a través del incremento en la demanda de bienes y servicios que no están vinculados directamente al turismo como la demanda de mayor infraestructura turística, la cual generará nuevos empleos, a través de la reposición de *stock* de las empresas turísticas, pagos de impuestos, la potenciación de las economías locales como negocios y restaurantes. En otras palabras, el turismo es un motor económico importante que dinamiza otros sectores económicos no especializados necesariamente en la actividad turística. Las ganancias generadas tanto de forma directa como indirecta del sector público y privado son reinvertidas o reservadas a nuevos gastos, lo que se traduce en mayor demanda y por lo tanto, a un mayor crecimiento económico. Callizo (1991) plantea también que el turismo contribuye al equilibrio de la balanza de pagos ya que genera de manera rápida divisas, fomentando de esta forma el consumo de los no residentes beneficiando a los residentes del territorio destinatario.

En cuanto a las implicancias sociales del turismo, Álvarez (1994) señala que tiene una doble función, ya que por un lado esta actividad presenta un rasgo emancipador en el cual las personas pueden escapar de las acciones rutinarias de esta actividad por el ocio y la recreación, pero a su vez es una actividad alienante provocada a través de las lógicas del consumismo, es decir, el turista se enajena a través de la ideología publicitaria, que ve al consumo como un fin último.

Dewailly (1993) señala que otro efecto importante del desarrollo turístico es el rápido crecimiento de la población, el turismo es una fuente de dinamismo demográfico. Esto se debe a que el turismo activa empleos reales o potenciales que la actividad puede generar, ya que estos espacios comienzan a construir los equipamientos y servicios que generan trabajos y más posibilidades de consumo. Mientras que Antón (1995) manifiesta que el turismo es un generador de empleos importantes señalado de gran vitalidad en época de recesión económica ya que el turismo favorece amplios sectores del mercado laboral, cabe señalar que estos trabajos se caracterizan por ser más bien eventuales, estacionales, feminizados y polarizados.

Barrado y Calabuig (2001) plantean que los impactos ambientales del turismo se vinculan sobre la íntima relación entre la actividad turística y la sociedad, en el cual el turismo puede resultar ser un agente de perturbación, en ocasiones beneficioso, en ocasiones nocivo. Puede resultar beneficioso para el paisaje el turismo, en la medida que puede generar nuevos entornos de calidad ambiental, a través del mejoramiento de espacios deteriorados, como por ejemplo el caso de los proyectos de regeneración de ciertos puntos históricos. Pero a su vez, señala que es innegable que el turismo como otras actividades genera algún tipo de presión ambiental. Se puede visualizar que los problemas generados al medio natural son múltiples, transporte (60% de los viajes comerciales) y estancia en torno a la recepción, la presión ambiental natural en los espacios de recepción se traduce: la polución de sus factores (aire, suelo agua), la degradación de su paisaje (patrimonio, visual etc.), la destrucción de sus componentes (desaparición de vegetales) alteración de sus estructuras. Sin embargo, en comparación con otras actividades, el turismo no resulta tan

nocivo para el ambiente con la industria, infraestructuras, la agricultura o la urbanización, si no que los problemas se deben fundamentalmente a la planificación territorial en relación al volumen de frecuentación al espacio turístico o a las decisiones políticas adoptadas para su regulación (Barrado et al., 2001:56).

El turismo también puede generar impactos referente a lo político-cultural en las formas de vida de los espacios residenciales, ya que los turistas al desplazarse llevan consigo elementos propios de los lugares donde viven, pudiendo provocar cambios en los entornos, como por ejemplo una mayor urbanización en espacios rurales. En este caso cabe destacar la labor que tiene la segunda residencia en los lugares turísticos, que bien puede tener efectos positivos en cuanto a los pueblos que tienen data de muerte a través de nuevos ingresos económicos, la residencia secundaria favorece a su vez la estandarización, afecta en el paisaje rural a través de nuevos estilos arquitectónicos de corte urbano y distorsiona las economías locales e influencia en nuevas modas y costumbres urbanas a la población local.

También genera la enajenación y la pérdida de protagonismo político de los residentes permanentes, en donde los habitantes de paso terminan empoderándose de los puestos de poder del territorio, los cuales implementan generalmente lógicas de carácter empresariales más que representar las características e intereses de los residentes autóctonos (Callizo, 1991).

2. El Estado Desarrollista

La profunda crisis económica originada tras el término de la Primera Guerra Mundial (1914-1918), ocasionó una severa crítica y desarticulación del modelo capitalista imperante. Norberto Bobbio, et al (2005), plantea en su diccionario de política que "(...) el capitalismo individualista entra en crisis por dos razones principales: por su orgánica incapacidad de evitar las crisis económicas y por su insensibilidad frente a las exigencias de las clases sometidas, sin protección alguna, a la intemperie de la competencia" (Bobbio et al., 2005: 579). Bajo este

contexto histórico, nace la idea de construir un Estado de Bienestar, encargado principalmente de suplir las necesidades materiales y morales de los sectores afectados por los desequilibrios y repercusiones económicas en todos los Estados. “(...) Es necesario, por lo tanto, institucionalizar el principio de la protección social, y esto exige que el sistema económico capitalista sea sometido al control de la sociedad y que la lógica de la oferta y la demanda sea moderada de alguna forma por la lógica de la justicia distributiva” (Bobbio et al., 2005:580).

2.1 Definición de Estado Desarrollista

Para entender los orígenes y evolución del Estado Desarrollista, es necesario comprender el significado de éste, como el “Estado de bienestar”, antes mencionado. En base a esta definición se enmarca el rol protagónico que asumen los Estados, planteando la necesidad de una regulación económica por tres razones: “a) porque los asalariados adquieren un lugar estratégico como productores y como consumidores; b) porque la prolongación de la Guerra pone de relieve que sus consecuencias no afectan a todos por igual, perjudicando, fundamentalmente, a los asalariados; y c) porque los diversos Estados se ven obligados a establecer políticas de planificación y movilización colectiva de recursos, abandonando las ideas capitalistas” (Barroso y Castro, s/f: 10).

2.1.2 Contextualización y evolución del Estado Desarrollista

Entendiendo de esta manera el fundamento teórico y el contexto social en que se enmarca el surgimiento del Estado Desarrollista, es posible señalar que los antecedentes de éste, se remontan hacia la segunda mitad del siglo XIX bajo el modelo conservador bismarkiano, específicamente a la correspondencia de las leyes del seguro social de este modelo, aquellas que se desarrollaron en la Europa occidental en países como Alemania, Francia, Bélgica, Austria y Holanda. “(...) Correspondió a Alemania iniciar la evolución histórica de la

seguridad social. Fue obra de Bismarck, quien presentó al parlamento un proyecto de seguro obligatorio contra accidentes o enfermedades, que alcanzó consagración legislativa el 15 de julio de 1883, para proteger a los trabajadores de la industria en forma obligatoria, contra el riesgo de enfermedad y la contingencia de la maternidad” (Nugent, 1997:611). Estas legislaciones abren paso al periodo de consolidación del Estado de Bienestar, será definitivo y más claro tras el fin de la Primera Guerra Mundial, a través de las repercusiones y transformaciones socioeconómicas que gestaron el rol asistencial del Estado convirtiéndose así en el principal motor para la expansión del capitalismo. Por tanto, se puede decir que “su génesis tiene lugar en un momento en el que las instituciones existentes (el Estado liberal, la Iglesia, la familia) no fueron capaces de resolver los problemas de pobreza y desigualdad de una sociedad para convertirse en cuestiones de índole social y política (la denominada cuestión social). Los procesos de distribución de rentas surgidos de la acumulación de capital basado en el modelo de producción capitalista justificaron la necesidad de que el Estado interviniera en la economía con el fin de ejercer en la misma una acción compensatoria que paliara los desequilibrios y aliviara o evitara, en la medida de lo posible, las tensiones sociales -en definitiva, con el propósito de redistribuir la renta” (Barroso y Castro, s/f: 19).

Con respecto al periodo de consolidación del Estado Desarrollista, este se va a centrar en las políticas sociales, donde el rol protagónico del Estado, y no de algunos sectores –como en el caso del modelo bismarkiano- va a estar claramente reflejado, fortaleciéndose a raíz de la gran depresión de 1929, la que “(...) puso de manifiesto la debilidad del modelo de producción capitalista y los efectos perversos que podía provocar sobre la sociedad” (Barroso y Castro, s/f: 19), como el desempleo masivo.

Finalmente, la última etapa del Estado Desarrollista, se caracteriza por la expansión de la provisión social en los países occidentales, bajo el proyecto de reconstrucción de las naciones destruidas por la Segunda Guerra Mundial, al alero del paradigma keynesiano. Bobbio et al (2005), reafirma esta situación, señalando que es sólo después de 1940, que los principios del Estado de Bienestar se afirman de manera casi irresistible, sobre todo por la programación económica con la cual el sistema de mercado es ulteriormente socializado,

“Este período de reconstrucción dio lugar a un largo período de estabilidad y crecimiento económico, el cual propició el desarrollo del Welfare State, actuado en un período de crecimiento sin precedentes que duró unos veinticinco años” (Olmos y Silva. s/f: 20).

En ese momento, por influencia estadounidense se creó la Organización de las Naciones Unidas (ONU), para supervisar y promover un orden político-económico mundial. El modelo de Estado desarrollista se trasladó y replicó en toda América Latina, tarea que llevó a cabo la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), organismo subrogante de la ONU. Así como se establece en su página web “La Comisión Económica para América Latina fue establecida por la resolución 106 (VI) del Consejo Económico y Social, del 25 de febrero de 1948, y comenzó a funcionar ese mismo año. La CEPAL es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas y su sede está en Santiago de Chile. Se fundó para contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones encaminadas a su promoción y reforzar las relaciones económicas de los países entre sí y con las demás naciones del mundo. Posteriormente, su labor se amplió a los países del Caribe y se incorporó el objetivo de promover el desarrollo social”.

2.2. Ideas Keynesianas

Todas las naciones industrializadas, tras desencadenarse la crisis del modelo capitalista, vivieron un remezón económico, social y político sin precedentes. Los efectos de dicha coyuntura se acrecentaron con las pérdidas económicas que dejaron ambas guerras mundiales. Pero estas consecuencias actuaron en distintos niveles y escalas en relación a las realidades de cada nación, ya que hay una relación entre dependencia al modelo o funcionalidad a éste y los efectos colaterales de la crisis, por lo tanto, en los países donde predominaba cultural y económicamente el mundo rural, los efectos de la crisis fueron menores, como plantea Hobsbawm (2004:99) “era posible en gran parte del mundo subdesarrollado, y el hecho de que la mayoría de la población de África, de Asia meridional y oriental y de América Latina fuera todavía campesina, le

permitió capear el temporal”, pero sus efectos tarde o temprano igualmente se harán sentir, debido a la profundidad de sus alcances.

Según la teoría de economía clásica, era imposible un desempleo persistente, pero la situación que se experimentaba en ese entonces no tenía parangón ya que como plantea Samuelson y Nordhaus (1996) y lo afirma Hobsbawm (2004:110) “a medida que aumentaba vertiginosamente el desempleo, resultaba difícil de creer que las obras públicas no aumentarían el empleo porque el dinero invertido se distraería al sector privado, que de haber dispuesto de aquel, habría generado el mismo nivel de empleo. Tampoco parecían hacer nada por mejorar la situación los economistas que afirmaban que había que dejar que la economía siguiera su curso y los gobiernos cuyo primer instinto, además de proteger el patrón oro mediante medidas deflacionarias, les llevaba a aplicar la ortodoxia financiera, equilibrar los presupuestos y reducir gastos”.

Bajo este contexto es que surge la necesidad de instaurar otro modelo económico que sacará a flote a las economías mundiales. Será en aquel momento cuando se comience a mirar hacia afuera, puesto que era imposible restablecer la economía tal como lo era antes de la Primera Guerra. Los ojos se volcaron hacia la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) que había permanecido intacta ante la caída, “un comunismo marxista que había estado inmune ante la catástrofe” como afirma Hobsbawm (2004). Otra opción era una reelaborada teoría que reconvertía al liberalismo ya decaído, planteando nuevas teorías que se verán expresadas en 1936 con la publicación de John Maynard Keynes, quien publica la “Teoría General del empleo, el interés y el dinero” señalando la modificación de ciertos elementos componentes de la economía de tal manera de fortalecer el capitalismo” (Hobsbawm, 2004:115).

Frente a la crisis coyuntural del capitalismo liberal, el economista británico Keynes, promoverá una solución, la denominada “revolución Keynesiana”, “propuso una teoría macroeconómica alternativa, unas nuevas lentes teóricas para examinar el efecto de la política económica, así como las perturbaciones externas” (Samuelson et al., 1996:616). En otras palabras, el objetivo del modelo económico keynesiano es el restablecimiento del capitalismo, tratando de modificar ciertas nociones aprendidas en torno a este, como el hecho de que

los precios y salarios son inflexibles. Mientras que, por el contrario, la teoría clásica también, introduce los conceptos de oferta y demanda. “(...) Keynes y sus seguidores insistieron en que como los salarios y los precios son rígidos, no existe ningún mecanismo económico que restablezca el pleno empleo y garantice que la economía producirá a pleno rendimiento” (Samuelson et al., 1996:616), el “dejar hacer” que imperaba desde el siglo pasado había llegado a un freno natural, pues en aquella economía no existía un ente regulador y todo se regía bajo márgenes de la oferta y la demanda en una competencia como denomina Bethell (1991) “sana y libre”.

Según Keynes, bajo este modelo económico, se hacía necesaria la presencia de un ente regulador: el Estado, al que “se le asigna un papel económico central, el que posee la tarea de ejercer una función directiva sobre la propensión al consumo través del instrumento fiscal, socialización de las inversiones y la política del pleno empleo” (Bobbio et al., 2005:598). Esto se expresará en que “los gobiernos pueden estimular la economía y ayudar a mantener unos elevados niveles de producción y empleo” (Samuelson et al., 1996: 616). Se provocará por tanto un efecto de “bola de nieve” ya que se motivará a que otros actores (privados) entren en la escena, recuperándose así la economía “el gasto público, la reducción de los impuestos o la aceleración del crecimiento monetario elevan la producción y, por lo tanto fomentan la inversión” (Samuelson et al., 1996:617) en otras palabras, si los privados no pueden o no quieren invertir en la creación de empleo y la productividad porque han perdido gran parte de sus fondos a raíz de la crisis, se deberá recurrir al Estado, ya que éste organismo se ha mantenido estable ante la crisis y cuenta con los capitales suficientes como para generar nuevamente una base que sirva para la restauración económica del modelo capitalista.

La postura Keynesiana fue mirada con recelo por sus contemporáneos, sin embargo su “revolución”, se verá plasmada en la mayoría de las economías del globo que fueron golpeadas tras la Gran Crisis, adoptando las nuevas ideas en su contexto político, social y económico con algunas variaciones lógicas, adaptadas a la realidad local.

2.3. El Estado desarrollista y el surgimiento del populismo en América Latina

Todos los cambios que estaban ocurriendo a nivel mundial, repercutieron también en América Latina, sobre todo con la necesidad de políticas enfocadas a la población y a las clases más desposeídas. Es por esto que el “desarrollismo” y el “populismo”, van a ser fenómenos que alcanzaron un amplio soporte en las naciones instauradas en esta parte del mundo.

2.3.1 Concepto de Populismo

En la “enciclopedia del saber político”, se plantea que el término se utiliza en quienes “obtienen el poder recurriendo a una antigua política convencional que consiste en sobornar a las masas ofreciéndoles pan y distracciones” (Miller, 1987:523), lo cual se refleja en las formas discursivas de los políticos, por lo que “la retórica populista se emplea en tales circunstancias para eludir cuestiones importantes, aunque puede proporcionar también un lenguaje con el que articular perspectivas y demandas desatendidas por las tradiciones políticas” (Miller, 1987:523). Además Bobbio et.al (2005) agrega la diferencia en la forma que adquirió en Latinoamérica el populismo, señalando que “los fenómenos populistas latinoamericanos surgen, como movimientos sociopolíticos y en ocasiones como regímenes estatales en aquellas fases históricas caracterizadas como la transición entre una economía predominantemente agrícola a una economía industrial” (Bobbio et al., 2002:1253).

2.3.2 Inicios del populismo en América Latina

Hasta ahora se puede comprender al populismo desde la perspectiva de “fenómeno político”, que en América Latina, aparece “asociado a un proyecto histórico” (Bonilla y Páez, 2003:1), cuando a inicios del siglo XX, el modelo económico “primario agrícola” y político-social “Estado Liberal-Oligárquico”, sufre una serie de cambios, dados por su agotamiento, debido a la aparición de nuevos actores sociales, derivados de las nuevas clases trabajadoras y urbanas, las que comienzan a pedir un espacio de participación en la vida nacional.

Por lo anteriormente mencionado, los primeros decenios del siglo XX serán la base para que emerja el “Estado-popular que intenta la incorporación e inclusión de las masas en el proceso político, mediante mecanismos verticales, con liderazgos y discursos cargados de símbolos que aluden al pueblo y a la nación, así como la participación abierta y expresiva de la gente común en las calles, apoyando el proceso.” (Bonilla y Páez, 2003:3), referencia que hace recordar casos notables en Sudamérica, como Hipólito Yrigoyen o Juan Domingo Perón, en Argentina y Getúlio Vargas en Brasil, así como Arturo Alessandri Palma, para el caso chileno.

Es por todo esto, que la definición de este término va a tener connotaciones ajustadas a este lado del mundo, ya que “en Latinoamérica el Populismo alcanza niveles estatales, desde los cuales puede influir creciente y heterónomamente en el desarrollo de diversos ámbitos social-nacionales” (Poblete, 2006:73), es por esto, que el populismo va a ser tan importante en la conformación y el mantenimiento de las sociedades, a inicios del siglo XX, “En efecto, sólo en Latinoamérica el Populismo alcanza niveles de gobierno, donde puede llevar a cabo políticas de desarrollo desde el aparato estatal hacia el resto de la Sociedad” (Poblete, 2006:73). Lo que se manifestó a través del “modelo de Industrialización con Sustitución de Importaciones (ISI), la Inflación y la Economía del Gasto” (Poblete, 2006:74).

Es así, también, como Leslie Bethell (1992) en el tomo 10 de “Historia de América Latina”, habla de los casos particulares de Brasil y Chile, apelando a las características ya mencionadas, sobre algunos gobiernos, tanto a principios del siglo XX, como en épocas posteriores.

2.3.3 El Estado Desarrollista impulsado por la CEPAL en América Latina y el Caribe

Este organismo desempeñó un plan activo en el desarrollo económico de la región durante la década de 1950, al incentivar la modernización de los medios de producción a través de una industrialización interna de cada nación. El principal responsable de estas reformas económicas fue el secretario ejecutivo del organismo, el economista argentino Raúl Prebisch, quien generó una nueva teoría macroeconómica para explicar la economía global, en contraposición a la economía tradicional, la que se considera desde un enfoque denominado estructuralismo, en la que su análisis tiende a conceder mayor relevancia al contexto en el que se desarrolla el funcionamiento de la economía, como también a la sociedad interior.

En el año 1949, Raúl Prebisch da a conocer un análisis económico en el que aplica el subdesarrollo económico de Latinoamérica en relación a las grandes potencias industriales de ese entonces (Estados Unidos y Europa). Esta relación dependiente y desigual dentro de las regiones económicas se fundamentaría en que América Latina sólo es un productor y exportador de materias primas, en relación a otros países que comercian con productos manufacturados. A esta relación se le denominará “Centro-Periferia”. Bajo esta organización macroeconómica de los países, el progreso económico de la periferia que se perfilaba “hacia afuera” y se enfocaba en las importaciones, sería el responsable de incrementar la brecha entre regiones desarrolladas y subdesarrolladas. El objetivo de la tesis estructuralista de Prebisch era aminorar esta brecha de ingresos y roles en el sistema capitalista de ese entonces, por medio de un desarrollo totalmente opuesto, el desarrollo “hacia adentro”. En otras palabras, Prebisch planteaba que: “una de las fallas más ingentes de que

adolesce la teoría económica general, contemplada desde la periferia, es su falso sentido de universalidad “(...) No hay que confundir el conocimiento reflexivo de lo ajeno con una sujeción mental a las ideas ajenas, de la que lentamente estamos aprendiendo a liberarnos” (Bielschowsky, 1998:16).

El contexto internacional posterior a la Segunda Guerra Mundial, fue una oportunidad en Latinoamérica para incentivar el desarrollo económico hacia una nueva perspectiva, esta era observando hacia el mundo anglosajón, desarrollando en el continente políticas de carácter keynesiano, Prebisch planteó en las economías de los países latinoamericanos, este nuevo modelo económico.

Otro elemento fundamental del planteamiento económico de Prebisch fue el proceso de industrialización, en donde transgrede o quiebra el esquema de la división del trabajo internacional, donde el continente americano era solo productor de materias primas, planteando una importancia este proceso para los países americanos.

Prebisch plantea aminorar la brecha “centro y periferia” por medio del desarrollo de un capital interno en los países periféricos a través de la industrialización. Claramente, el llevar a cabo esta política, significaría la baja en la extracción de materias primas, ya que no habrían países (como los de Latinoamérica), desempeñando mayoritariamente esta función, aunque de todos modos la exportación de materia prima no se dejaría de lado en las economías subdesarrolladas, según lo que buscaba Prebisch.

Por lo tanto, el economista plantea que no es necesario sacrificar las exportaciones de materias primas de la región, para la exclusiva dedicación a la producción, sino que este desarrollo industrial sería una complementación, para ayudar a mejorar las economías de los países subdesarrollados, y así gracias a estos avances tecnológicos y a la fabricación de artículos se logre un aumento en el ingreso nacional. Finalmente, con este método, se lograría reducir la brecha de ingresos entre los países de centro y los de la periferia. Y a través del tiempo, se suplirían los problemas de ineficiencias técnicas y sociales.

En síntesis, el pensamiento económico cepalino de la década de 1950, basado en la tesis de Raúl Prebisch, desarrolla un método para determinar el funcionamiento de la economía global, basándose en las relaciones económicas mundiales denominadas “centro- periferia”, instauradas al término de la Segunda Guerra Mundial, cuando las grandes potencias europeas se restauraban económicamente a través del Plan Marshall y Estados Unidos se establecía como hegemonía mundial, por medio de la creación de la Organización de las Naciones Unidas y los préstamos de créditos a Europa para su “reconstrucción post-guerra”. De esta manera, la CEPAL (dependiente de la ONU), generará políticas de carácter desarrollista en los Estados americanos para impulsar la economía mundial y desarrollarse a la par de los países europeos. Lo que claramente está unido al pensamiento de tipo keynesiano, pues el Estado posee un grado mayor de intervención en la economía mundial y nacional, al crear subsidios y fomentar iniciativas empresariales. De esta manera los países subdesarrollados lograrían, a futuro, un mayor nivel de ingresos y posición en el modelo económico global, generando mayor horizontalidad en relación a los países desarrollados, es decir, la lógica de centro-periferia se disminuiría.

2.4 Estado desarrollista en Chile

Según Meller (2007), en Chile existen dos fases para considerar el surgimiento y evolución del Estado desarrollista. La primera fase comienza antes de la Primera Guerra Mundial y finaliza con la caída de la bolsa de Nueva York, y la segunda fase, comienza en 1945 como consecuencia del término de la Segunda Guerra Mundial y dura hasta comienzos de la década de 1970, con la irrupción del régimen militar (1973). Ambos periodos de conflictos internacionales trajeron consigo una serie de reajustes en los países periféricos del sistema mundo, al cual Chile pertenecía y pertenece.

2.4.1. Primera fase: surgimiento del Estado desarrollista en Chile

Durante el primer gobierno de Arturo Alessandri Palma (1920-1925) se comienzan a gestar una serie de reformas en el campo de la protección social, orientadas a mejorar las condiciones de vida y de trabajo de los grupos de presión emergentes -grupos que correspondían a los primeros movimientos obreros que exigen la existencia de leyes sociales-. Estos cuerpos legales tenían como finalidad regular: “los contratos de trabajo, los sindicatos, el derecho a huelga y las indemnizaciones por accidentes de trabajo” (Olmos et.al., s/f: 2).

Manuel Riesco (2006), con respecto a la creación del Estado Desarrollista de Bienestar social (EDBS) plantea que nació en Chile el 11 de septiembre de 1924, cuando un gobierno militar más bien progresista tomó el poder, promulgó la primera legislación social y creó las instituciones económicas básicas del Estado chileno moderno. Este proceso de instauración del Estado de Bienestar se materializa institucionalmente con la creación de la Constitución de 1925. Es en el artículo 10º donde se plasma con claridad la intencionalidad de este Estado asistencial: “la protección al trabajo, la industria y a las obras de previsión social, habitación sana y asegurar condiciones mínimas de bienestar especificando que es deber del Estado velar por la salud pública y el bienestar higiénico del país” (Olmos et.al., s/f: 2).

2.4.1.1 El incipiente modelo ISI

En Chile, las repercusiones de la crisis mundial de la “Gran Depresión” afectaron a todos los sectores de la sociedad, y sobre todo aquellos ocupados en producir exportaciones de materias primas, lo que trajo consigo inestabilidad político-social y disminuyó considerablemente los ingresos estatales, situación que hizo más atractiva la inversión de un nuevo modelo que fomentara la industrialización, el modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI). Sumado a ello, el contexto mundial influyó directamente,

puesto que el productor por excelencia de manufacturas, Europa, tuvo que lidiar con los desastres materiales postguerra. Lo que trajo como consecuencia la necesidad de buscar otra región en el mundo que se encargase de orientar sus esfuerzos productivos a las manufacturas para reemplazar a Europa, lo cual, como veremos más adelante, fue imposible de llevar efectivamente a cabo en América debido a la naturaleza de la población residente sin calificación laboral y el desorden territorial reducido en infraestructura y con bajos índices de urbanización. Como Meller (2007) señala, Chile fue el país más golpeado por la “Gran depresión”, manifestando que en 1932- el año en que la economía chilena llegó al punto máximo de la depresión- con respecto al promedio de los años 1927-1929, el Producto Geográfico Bruto (PGB) cae considerablemente, el nivel de exportaciones e importaciones se reduce, el PGB per cápita desciende y los volúmenes de exportación de nitrato y cobre caen casi un 70%, reduciéndose así los precios internacionales de estos productos. Como consecuencia, descendió el nivel de empleabilidad, acrecentando la precariedad respecto de las condiciones de vida para la población que ocupaba los empleos del rubro minero (obreros del salitre). Esta situación motivó la implementación del modelo ISI.

Pero además existieron otros factores internos que impulsaron la intervención del Estado en materias económicas: “En 1938 se eligió un nuevo gobierno, con el apoyo de la clase media y los obreros. Estos nuevos grupos sociales consideraban al Estado (...) que podía contrapesar el poder de presión para potenciar la actuación (...) en la economía” (Meller, 2007:57). Las medidas que adoptó el Estado en materias económicas durante la década de 1930 para apalea la crisis fueron tres principalmente, restricciones arancelarias en las importaciones y al finalizar esa década (1939), el Estado asumió tareas económicas aún más comprometidas como se logró plasmar en la creación de una Agencia Chilena para el desarrollo económico llamada “Corporación de Fomento de la Producción” (CORFO), la cual como dice Troncoso, estará encargada de realizar tareas, como la promoción del desarrollo económico y las inversiones en Chile, para poder crear mejores empleos y oportunidades, basadas en la modernización de la forma de producir, para lo que era necesaria la CORFO, pues creaba instrumentos financieros para la comunidad.

Paralelamente, el Estado se encargó de implementar la infraestructura vial, de telecomunicaciones (nacionales e internacionales) y el transporte, necesarios para la movilización de la producción en dichos rubros, así como también las instalaciones portuarias, facultadas en el comercio internacional, vale decir la exportación e importación de productos. Esta institucionalización no estuvo exenta de discusiones entre el sector empresarial representado por la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) y el Estado chileno. Los primeros estaban a favor de que el Estado subvencionara y protegiera al sector privado nacional pero no que el Estado se convirtiese en “empresario” ya que esto representaría una competencia desleal en la economía interna del país. A su vez, el sector oligárquico-terrateniente temía por la organización sindical de los trabajadores de sus propiedades, volviéndose éste un punto a favor para el Estado en materia de negociación, canjeándolo por el hecho de hacer efectiva la creación de la CORFO a cambio de no legalizar la organización sindical de los trabajadores.

Sumado a la implementación de la CORFO, la tercera medida adoptada fue la ejecución del modelo ISI: “la racionalidad de la ISI es la siguiente: este es un proceso que se auto sustenta, la ISI genera automáticamente más ISI. Se comienza con la producción de bienes de uso final (etapa fácil); luego, a través de los eslabonamientos (linkages) hacia atrás se incorpora la producción de insumos industriales, para finalizar con la producción de maquinaria y bienes de capital (etapa difícil de la ISI).” (Meller, 2007:51), pero este proceso fue poco efectivo, las empresas creadas y fomentadas por el Estado no tenían proyección alguna respecto de las ventajas comparativas que Chile posee potencialmente frente a la economía-mundo, ya que el Estado se ocupó de aumentar y diversificar las industrias en rubros a los que no le convenía en términos de costo-beneficio. Otros factores que explicarían el fracaso del modelo son que existía: escasez de divisas y de maquinaria que sólo se logró importar a América luego de la Segunda Guerra Mundial.

2.4.2. Segunda fase: Chile en el sistema ISI del Estado Desarrollista cepalino

Esta es una coyuntura económica de post-guerra, caracterizada por la recesión y el desempleo, en donde América sufre “(...) una notable expansión en la industrialización y sustitución de importaciones, y por la creación de sistemas de transportes (...). En esta segunda fase se realiza un esfuerzo por desarrollar instituciones internacionales de cooperación técnica, financiera y comercial, pero con una limitada movilidad de capitales y mano de obra”(Meyer, 2004:38) ante este panorama se desenvuelve la creación de la CORFO y con ello el plan de acción del Estado desarrollista estaba en marcha, aun que de manera gradual pero consecutiva: “creó las mayores empresas estatales en los sectores intermedios industriales básicos –ENDESA (Empresa Nacional de Electricidad, 1944), CAP (Compañía de Acero del Pacífico, 1946), ENAP (Empresa Nacional del Petróleo, 1952)- y, durante el periodo 1936-1973, dominó la vida económica chilena a través de la inversión directa en sus empresas estatales y la asignación de créditos. En el periodo 1939-1954, la CORFO controlaba el 30% de la inversión total en bienes de capital, más del 25% de la inversión pública y un 18% de la inversión bruta total” (Meller, 2007:58-59).

Meller (2007) menciona que en Chile, a pesar de todos los esfuerzos implementados para el desarrollo industrial y los frutos del modelo ISI, la incorporación de las tecnologías, durante los años 60, fue bastante lenta, por lo que el Estado tuvo que adoptar un rol proteccionista y generar nuevas reglamentaciones en pro de esto, lo que llevó a que durante este tiempo, el “modelo ISI no lograba madurar” (Meller, 2007:56), por lo que los consumidores nacionales debían pagar altos costos por productos industriales de menor calidad que los importados. Al finalizar el modelo ISI había dejado un sector industrial con alto nivel de diversificación pero poco rentable que se mantenía en pie solo por la intervención subsidiaria estatal, en lo concreto por medio del crédito y un sistema de precios monopólicos que se hizo posible debido a las restricciones del comercio exterior.

CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROBLEMA

Considerando los cambios macroeconómicos y políticos que a lo largo del agitado siglo XX han sufrido las potencias mundiales, los países subdesarrollados, y las diversas organizaciones regionales-económicas que se han formado para agilizar y potenciar sus *commodities* y/o actividades económicas más relevantes y lucrativas, dentro del sistema-mundo, la actividad turística, ha sido de gran consideración y fomento dentro de los Estados-Naciones, principalmente por sus altos niveles de empleabilidad e ingreso de divisas a los agentes privados y estatales como también por la consideración de su funcionalidad al modelo económico internacional.

Para potenciar el desarrollo económico nacional, el turismo es una útil herramienta que permite transformar ciertas regiones naturales de los países y modelar el espacio, haciéndolo atractivo para los consumidores nacionales e internacionales. Y Chile no es la excepción ya que a lo largo del siglo XX el Estado chileno en conjunto con los sectores privados han llevado a cabo un arduo trabajo con el objetivo de promover y perfeccionar la actividad turística en todo el territorio nacional. Algunas de las actividades que destacan son: materializar en el espacio este negocio, gestionar, fiscalizar, publicitar en el mercado interior y exterior, mejorar la calidad y cantidad del acceso a dichos servicios para la población o clientela, diversificando sus precios e infraestructura. Al respecto de los métodos que se han propuesto, estos están enfocados en los siguientes temas: reorganizar el modelo turístico respecto de su institucionalización y gestión, los métodos de financiamiento, las redes de conectividad que el Estado construye para que los turistas puedan llegar a los puntos de interés, los medios de transporte (principalmente el ferrocarril y las carreteras para automóviles), el sistema de aduanas, las visas de estadía en el extranjero, los medios de propaganda de cada centro turístico, la infraestructura hotelera, de restaurantes y centros turísticos, organismos regionales dependientes de un centro nacional de turismo, las directivas internas y los ministerios que se harán cargo de dichas tareas, en consecuencia para lograr un análisis más acabado de la consolidación del turismo en el país (sobre todo su importancia en un principio centrada en la zona sur de Chile por su atractivo

geográfico) se debe considerar como protagonista fundamental del proceso de maduración de esta actividad al Estado, porque el turismo demanda un agente que realice estudios de mercado, costos, accesibilidad y posibilidades variadas en relación a las necesidades que siempre posee el mercado y que son requisito para la ejecución de cualquier proyecto. De este modo es que el Estado de Chile tuvo que organizar todos y cada uno de los aspectos contemplados para el fortalecimiento del turismo, con lo cual una vez resuelto las principales necesidades, se pudo dar paso al fomento de la inversión privada.

Uno de los primeros organismos gubernamentales en intervenir a favor de esta práctica económica fue la Corporación del Fomento para la Producción (CORFO). Por medio de éste, el Estado localizó establecimientos hoteleros en lugares escogidos, en donde la iniciativa privada no se había manifestado (Uribe, 1969:29). Esta práctica e iniciativa por parte del Estado fue fundamental para la actividad, por cuanto la inversión inicial en estos aspectos necesita satisfacer las ambiciones privadas y en ocasiones no es suficiente.

Lo esencial del proceso es que el Estado desarrolló una iniciativa de anexión de sitios, lugares y regiones que para ese entonces no formaban parte de la imagen del país. De esta manera amplió sus jurisdicciones para el negocio turístico.

En Chile, dos sectores empresariales tuvieron importancia en la consolidación del turismo: las empresas ferroviarias y transportes de Chile. En ambos casos sus directores se unieron para crear en 1925 una entidad orientada a destinar las energías necesarias al proyecto del turismo, de esta manera se creó una Junta de Turismo (Muñoz, 1942:16). El objetivo de dicha junta era hacer de Chile un país de turismo, con lo cual siempre se mantuvo ligada a diversas entidades del gobierno (Inspección Superior de Ferrocarriles, Empresa de los Ferrocarriles del Estado, Ferrocarril Trasandino, Expreso Villalonga, entre otras).

En el ámbito legal, el fomento y el apoyo del Estado a la actividad turística se vio fortalecida con la promulgación del Decreto de ley del 15 de Abril de 1925 la “Asociación Central del Fomento del Turismo” (Muñoz, 1942:16).

Con cada una de estas acciones organizativas, el Estado, sus dependencias y los vínculos con el mundo empresarial, estaban preparando al país para el turismo. Si bien, las primeras preocupaciones no variaron (se siguió perfeccionando el aparato estatal encargado del área turística) en lo referente a la infraestructura hotelera, la Asociación Central del Fomento del Turismo, buscó que el Estado y sus poderes públicos potenciarán y apoyarán las iniciativas capitalistas de construcción y desarrollo de hoteles modernos en puntos estratégicos del país. Principalmente para el sur del país, como se denota en la publicidad de la guía del veraneante.

Por otro lado, las primeras campañas con fuerza se realizaron en Mendoza y Buenos Aires. Un apoyo estatal a estas necesidades de desarrollo turístico fueron los planes económicos de potenciar los caminos ferroviarios y viales entre Argentina y Chile, especialmente la ruta Santiago – Valparaíso y Mendoza, los cuales traerían como consecuencia comercial el fomento al turismo entre las regiones de ambos países.

Progresivamente el turismo se posiciona y se vislumbra como un nuevo foco de avance en manos del Estado Desarrollista. Consigo también será considerado como una herramienta utilizada para fines económicos y políticos por el sector público, por cuanto la actividad turística “debe reconocerse como un instrumento útil en la construcción de las identidades nacionales”. (Booth, 2008:1).

Con respecto a estos “instrumentos”, estos se pueden observar o considerar en:

1. El potencial entregado a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).
2. Los folletos y revistas que desarrollaban la temática, profundizando imágenes y sitios muy poco frecuentes.
3. El Fomento a la producción reflejado en las actividades públicas y privadas.
4. El espacio otorgado a las iniciativas privadas.

En cuanto al rol de la EFE, se rescata que “durante gran parte del siglo XX el Estado chileno organizó la actividad turística a través de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado” (Booth, 2008:1). De la cita se puede comprender fundamentalmente como la institución de la EFE toma relevancia. Ella coordinó viajes, construyó y administró hoteles, con lo cual “las principales ciudades chilenas se vieron relacionadas directamente con los lugares más apartados” (Booth, 2008:3).

Sobre este elemento se basa la labor de la EFE, la cual está subordinada a intereses privados y estatales, también profundos y estratégicos. Booth no da espacio a dudas, la labor de la EFE “era considerado por la propia empresa de ferrocarriles como una labor patriótica que permitiría sacar de su abandono a los colonos que vivían en la inexplorada zona austral” (2008:3).

CAPÍTULO 2: EL ROL DEL ESTADO

1.- El rol desempeñado por el Estado Desarrollista chileno en la configuración de la actividad turística

El turismo no es una empresa o práctica que pueda organizarse de manera muy artesanal. Sobre todo cuando éste va de la mano con infraestructuras y múltiples medios de difusión. Por esta razón es que el Estado de Chile tuvo que organizar todos y cada uno de los aspectos contemplados para el fortalecimiento del mismo. Es por ello que se buscó resolver los requerimientos materiales básicos y paralelamente se pudo dar paso a una efectiva reglamentación para el fomento de la inversión privada.

En este apartado se contemplan tres tópicos que organizan las medidas que el Estado desarrollista chileno implementó en el proceso histórico para el fomento de la actividad turística del país: el primero es la legislación y el financiamiento, el segundo la infraestructura y el tercero es la propaganda, publicidad y promoción turísticas. Muchas veces estos tópicos se entrecruzan ya que son medidas emanadas por el mismo organismo de poder y con igual finalidad, el fomento y producción del turismo nacional. Por ende en ocasiones se nombran medidas en el primer apartado pero se desarrollan a cabalidad en el segundo y tercero.

1.1.-Legislación y Financiamiento

Alberto Mackenna Subercaseaux (1875-1952), empresario y destacado miembro del mundo privado del Chile de comienzos del siglo XX, fue el primero en legislar respecto del turismo desde el Estado para asumir la gestación y promoción de la incipiente actividad turística en el país. Como consecuencia de esta iniciativa, el 15 de abril de 1925 se promulgó el Decreto N°4.584, para la creación de la “Asociación Central del Fomento del Turismo” (Muñoz, 1942:16). En este periodo comienza la primera etapa decisiva del turismo administrado y promovido por el Estado hacia el sector privado. En él se generará el personal

necesario para llevar a cabo los trabajos en todo aspecto material y legal. Por esta razón, el Estado invierte en terrenos, concesiones con empresarios y entrega un marco legal para su accionar, controlando los centros turísticos desde su gestación con estándares de calidad internacional para que finalmente generen un producto atractivo para los turistas nacionales y extranjeros, estas respectivas funciones serán llevadas a cabo por el Ministerio de Fomento el cual se originó gracias al “Decreto Supremo N° 6.573 de 1927. “Posteriormente por Decreto con Fuerza de Ley N° 7.912 del mismo año, se le señalaron atribuciones en todo lo relativo a, conservación de bosques, estudio y construcción de obras públicas, desarrollo del turismo” (Guía de Fondos, ARNAD, 2010:64), además de otras aéreas específicas para el desarrollo nacional durante ese periodo. Paralelamente el Ministerio de Hacienda gracias al mismo “Decreto con Fuerza de Ley N° 7.912 de 1927, le entregó la tutela del Consejo de Defensa Fiscal y la Contraloría General de la República, así como atribuciones para fiscalizar la gestión privada de recursos concerniente a la regulación del sistema financiero e inspección de sociedades anónimas” (Guía de Fondos, ARNAD, 2010:66), denotando claramente las funciones de estos organismos gubernamentales, ya que uno era el cargado de la promoción y el otro de la fiscalización de las rentas percibidas por el Estado. El problema radicaba en que el turismo seguía sin una regulación estatal efectiva sobre los recursos en esta área porque el Ministerio de Fomento administraba solo asuntos de promoción, exento de un marco regulador.

Posteriormente, el Estado con ayuda de iniciativas privadas y Mackenna Subercaseaux en el cargo de Intendente de Santiago (1927-1929), se presentarán otras iniciativas legales respecto del turismo nacional. El 9 de febrero de 1929 se promulga el Decreto de ley N°4.585, la principal del turismo chileno que organizará el marco oficial para la creación del primer organismo estatal turístico denominado “Sección de Turismo”, considerando su organigrama con sus respectivas atribuciones. Esta Sección cambia sus dependencias administrativas y orgánicas desde el Ministerio de Fomento hacia el Ministerio de Hacienda. Luego el 1 de marzo de 1929 entró en vigor Decreto de Ley N°821 que mejoró la Ley N°4.585 y estableció que el Estado tiene un rol fiscalizador y promotor del negocio turístico. Según este Decreto de Ley “El

servicio de turismo lo compondrán: una jefatura, la secciones: “Inspección” y “Propaganda” y una “Secretaría” (Ministerio de Fomento, 1935:1)

Además, a través de este Decreto de Ley, el Estado establece tres objetivos: El primero es organizar las funciones de las autoridades y administrativos que forman parte de la Sección de Turismo. El segundo objetivo es coordinar las actividades de promoción oficial de la actividad turística. El tercer objetivo será fiscalizar el buen funcionamiento del trabajo efectuado por los operadores turísticos privados.

En otras palabras el Estado como garante y promotor del turismo en Chile fiscalizará a los municipios y al sector privado dedicado el turismo nacional para mejorar la calidad de las infraestructuras de sitios turísticos, principalmente aquellos dedicados al alojamiento de turistas. Se fiscalizará también para lograr conservar los sitios naturales, las reliquias y los monumentos nacionales del país.

Otro cambio trascendental dentro de la legislación turística ocurre el año 1931, cuando la Sección de Turismo, es sustituida por un organismo dependiente del Ministerio de Fomento, llamado “Servicios de turismo”. Esta entidad continuó realizando las mismas labores que su predecesora, hasta que fue reemplazada en 1939 por la Sección de Servicios de Turismo, dependiente de la Dirección de informaciones y cultura (Ley N° 4817)” (Casals, 1999:39).

Bajo el segundo mandato presidencial de Arturo Alessandri (1932-1938), se prosiguió con la política estatal de fomento el turismo, por lo cual se contemplan franquicias especiales para turistas, disminuyendo los costos de ingreso al país. Además, se consideran unos años más tarde algunos impuestos aplicados a hoteles y casas residenciales comerciales.

“c) Cincuenta centavos (\$0,50) en la facturas que cobren los hoteles y casas residenciales comerciales, cuyo valor no sea superior a cien pesos (\$100) y un peso más por cada cien pesos de exceso” (Ley N° 5.767, Leyes y reglamentos de impuestos. Santiago, imprenta Universitaria, 1944).

Paralelamente se constituye un nuevo organismo estatal dedicado al rubro. Éste se denominaba “Consejo de Turismo”. El cual deberá coordinar todas las acciones necesarias para el fomento de la actividad turística nacional.

Según Casals (1999), durante el año siguiente, el Estado continúa ejecutando las mismas acciones y funciones en el marco legal, vale decir cobro de impuestos y organización interna del aparato estatal encargado del turismo en Chile. El 2 de junio de 1933 se promulgan la Ley N° 5.175 y la Ley N° 170, de esta manera se busca que el “Servicio de Turismo” logre generar dinero a través del cobro de impuestos. Sin embargo el 18 de diciembre de 1935 se promulgó la Ley N° 5.767 que se especializa en el área tributaria, debido a los vacíos legales de la primera o primitiva Ley de turismo (Ley N° 4585). Respecto de las disposiciones de la Ley N° 5.767, se plantea lo siguiente:

“Esta norma obligaba a pagar el 2% sobre el valor neto de pasajes ferroviarios, aéreos y marítimos, después de restar todos los descuentos otorgados a funcionarios públicos, religiosos, familias, etc. El gravamen no podría ser inferior a 10 centavos por boleto, ni podía ser aplicado en tarifas de tercera clase, su recaudación estaba a cargo de la Dirección general de impuestos internos” (Casals, 1999:39).

En su contrariedad, la misma ley facultaba la penalización y sanción de parte de la “Dirección General de Impuestos internos”, en donde se condenaba al infractor a una multa que fluctuaba entre 100 a 2.000 pesos:

“Las personas naturales o los representantes legales de las personas jurídicas, contra las cuales no fuere posible, por cualquier motivo, hacer efectiva la responsabilidad pequinaria a que se refiere el artículo 12, sufrirá un día de prisión por cada diez pesos que ordene pagar la resolución administrativa, no pudiendo exceder la prisión de 60 días.”
(Folleto Legislación, 1945: 25)

Para lograr fiscalizar y hacer efectiva esta ley, a las empresas de transporte no se les establece un reglamento interno, sino que ésta se llevará a cabo a base de los libros de contabilidad que deben tener según las disposiciones del código de comercio.

El 23 de abril de 1935, el Ministerio de Fomento promulga el Decreto de Ley N° 821 que norma los objetivos administrativos y económicos del rubro turístico, algunas de sus aserciones son: expropiar sitios para sus fines y reinvertir en el área hotelera y de servicios.

“Que, en esta situación, es indispensable organizar los Servicios de Inspección del Turismo, tanto con el objeto de fiscalizar en mejor forma el cumplimiento de las disposiciones de la Ley respectiva, como también para propender al mejoramiento de los sitios de turismo, a la supervigilancia de los hoteles y, en general, a la preparación anticipada de la recepción en debida forma de los turistas que han de venir, según se presume, en número mucho mayor en las próximas temporadas de primavera y de verano”.(Ministerio de Fomento, 1935:1)

Sin embargo, ocurrió que: los recursos recaudados por el Departamento de Turismo no fueron registrados, y dicho dinero ingresó a las Rentas Generales de la Nación.

“(…) Que, por igual motivo que para poder atender a la aplicación y cumplimiento de la referida ley, se creó el Departamento de Turismo, repartición que, posteriormente, fue suprimida por razones de economía; que por igual motivo, no figuró la cantidad recaudada por impuestos de turismo en las leyes de presupuestos de los años 1931 a 1934, cantidad que se aplicó a rentas generales de la nación.” (Ministerio de Fomento, 1935: 1).

La solución a esta situación financiera fue la implementación de tres inspectores de turismo que fiscalizarán la ejecución de la Ley N° 4.585, para la efectiva recaudación de los impuestos y su correcta reinversión.

“Que, en el año en curso, debido al incremento que tuvo la venida de turistas al país, al beneficio que aporta a la economía nacional la visita de extranjeros y, en general, a la importancia que reviste el fomento y desarrollo del turismo, se dio cumplimiento en la Ley de Presupuestos

a las disposiciones de la Ley N° 4.585, en cuando establece que las leyes Anuales de Presupuestos deben consultar un porcentaje determinado de las rentas percibidas el año anterior por concepto de impuestos y contribuciones de turismo” (Ministerio de Fomento, 1935:1).

Para la década de 1930 existía una red ferroviaria fiscal que conectaba el territorio nacional. Sin embargo, presentaba limitantes geográficos que restringían el acceso a los destinos turísticos, lo cual se solucionó con la aprobación de múltiples leyes y decretos para la construcción de caminos y puentes. Estas medidas impactaron directamente en el desarrollo del turismo, estableciendo una infraestructura vial que interconectó el territorio nacional y facilitó el acceso a los espacios del consumo turístico y consigo, mejoró la comodidad del visitante. Bajo la aplicación de todas estas medidas, el negocio turístico se haría más próspero y lucrativo. Hacia 1930 el Estado modifica la Ley de Caminos 4.581 de 1920 el 10 de marzo (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Ministerio de Fomento. Modificación de Ley de camino N° 4.581), para facilitar la construcción de vías de acceso y conectividad territorial. De esta manera, el Estado logra fiscalizar, promover y legislar respecto del turismo chileno.

El 28 de enero de 1937, se creó el Decreto N° 263 con el cual, el Estado faculta, reglamenta y autoriza la creación de diversos Comités Locales de Turismo en regiones para facilitar el control de la actividad turística a lo largo del territorio nacional. Estos Comités Locales de Turismo cuentan con: un presidente, un secretario, un tesorero, hotelero, industrial, delegado municipal de caminos, hípico, Industrial pesquero y subdelegado. Es así que por ejemplo, entre las fechas 12 y 23 de agosto del mismo año, mediante el decreto N° 263, editado dos años antes, se solicita al Ministro de Fomento, el establecimiento del Comité Local de Servicios de Turismo en Toltén, en manos de miembros de la alcaldía. Tales eran: para la Presidencia, el Alcalde Don Demetrio Cárdenas Uribe, para el cargo de Secretaría Don Zenón García García quien también era Jefe de Carabineros y para el cargo de tesorero, Don Luis Fierro Santelices, empresario hotelero, entre otros.

Dentro de los siguientes años, el Estado continúa legislando, promoviendo y fiscalizando el turismo nacional. Paralelamente se generan cambios dentro de la estructura ministerial encargada del turismo en Chile, el 28 de enero de 1939 se dicta el Decreto de Ley N° 184 que “(...) dispone que la repartición conocida con el nombre de “Servicios de Turismo” se denominará, en lo sucesivo, “Dirección de los Servicios de Turismo”, siempre dependiente del Ministerio de Fomento” (Elordi; 2010:79).

Con la aplicación de la Ley N°4.817 del mismo año, la “Dirección de los Servicios de Turismo” cambia sus dependencias a la Dirección General de Informaciones y Cultura del Ministerio del Interior.

El folleto-legislación elaborado en 1944, plantea respecto de

“Las disposiciones restantes de la ley N° 4.585, que han quedado vigentes, y que se relacionan exclusivamente con el Fomento del Turismo, continúan bajo la fiscalización de la “Sección de Turismo” y la “Dirección General de Información y Cultura” dependiente del Ministerio del Interior, correspondiéndole intervenir a éste respecto del personal de dicha sección y a los intendentes y gobernadores jurisdiccionales” (Folletos Legislación, 1945: 26).

La crisis organizacional y económica que sufre la “Sección de Turismo” del Estado chileno según Elordi (1962), en 1942, tiene sus raíces en una deficiente estructuración ministerial de las dependencias gubernamentales encargadas de fiscalizar, promover y organizar el turismo en Chile. Para el caso, cabe mencionar algunas temáticas (de las inscripciones, de la contabilidad y del pago del impuesto) que se dictaron a modo de instrucciones en el reglamento del Decreto de Ley N° 520, para mejorar el rendimiento sobre la carga tributaria del sector privado especializada en el área turística.

“Aunque las disposiciones de la ley N°5.767 son claras y su reglamento, decreto 520, del 10 de febrero de 1941, las trata explícitamente, se dan a continuación algunas instrucciones para su mejor aplicación”. (Folletos Legislación, 1945:26)

Así como también de las debilidades legales de la primitiva Ley N° 4.585, la que planteaba que la “Sección de Turismo” tendría facultades organizativas más no económicas, éstas quedaban en manos de la Dirección general de impuestos internos. Este último organismo no supo registrar efectivamente las inversiones e impuestos, que a lo largo del país, llevaban a cabo el sector privado (hotelero y de centros turísticos), puesto que su sistema se presentó deficiente, tal como se puede apreciar por ejemplo, en las siguientes disposiciones legales para el caso de los transportes:

“De la contabilidad. Para las empresas de transportes no se establece en la ley ni en el reglamento contabilidad administrativa especial, de modo que la fiscalización se verificará a base de los libros de contabilidad que deben llevar en conformidad a las disposiciones del código de comercio”. (Ley N°5.757. Extraído de Folletos legislación, Biblioteca Nacional, 1945).

El registro de los impuestos se realizaría, según la ley, a través de planillas que tenían una estructuración de datos más bien sencilla. Esta medida permite a las empresas evadir los impuestos o la carga tributaria correspondiente según la ley y por ende, la crisis se viene desarrollando desde la gestación de esta legislación, el 9 de febrero de 1929, pero se evidencia cuando el Estado toma medidas al considerar una reestructuración en 1941.

“Dichas planillas se extenderán por duplicado, correspondiendo el original a la respectiva oficina de Impuestos y la copia será conservada por la empresa en su archivo correspondiente, que estará siempre a disposición de los funcionarios de impuestos, y reemplazará en todos sus efectos a la contabilidad administrativa. Como los datos de estas planillas son sencillos, esta Dirección no ha creído menester confeccionar un modelo de formulario especial, que solo vendría a irrogar un gasto inútil a las empresas” (Folletos Legislación, 1945:26).

Se debe considerar que los avances en materia de pavimentación vial aumentarán exponencialmente entre los años 1940 y 1960. Paralelamente los automóviles se duplicaron en el país, los buses se triplicaron y por ende, el negocio automotriz se promovió desde las obras viales del Estado. Si se considera la primera ley de turismo en Chile, ley N° 4.585, se logra inferir que

existe un vínculo de intereses comerciales mutuos entre el Estado y el sector automotriz, y otros privados: para que estos últimos obtuviesen beneficios de inversión de capital en su negocio de parte del Estado, necesitaban que el Estado fomentara el turismo a través de la infraestructura vial (carreteras, caminos, puentes y otros) y consiguiera conectara el territorio nacional y por ende se facilitaría el acceso de los clientes extranjeros o nacionales para que visiten y consuman las diversas zonas turísticas del país. A cambio el Estado recaudaba parte de las ganancias adquiridas por los privados, es decir, por los impuestos. Lo mismo ocurría en el sector hotelero y de alojamiento: “a través de consorcios hoteleros que fueron creados por la empresa ferrocarriles del Estado” (Cortés; 2013:3).

La especialización que sufrió este Departamento, reconfiguró sus dependencias desde el Ministerio de Hacienda al Ministerio de Fomento. Otra consecuencia del progresivo nivel de especialización fue la creación de nuevos puestos de trabajo y consiguiera trajo un aumento en los ingresos fiscales. Estos recursos fueron reinvertidos tanto en contratos, como en el pago de rentas para el personal requerido. También en mobiliario, construcción de vías de acceso y maquinaria para facilitar su ejecución.

Posteriormente, la Corporación de Fomento (CORFO), llevará a cabo su propio proyecto de desarrollo turístico alternativo al oficialmente establecido por el Servicio de Turismo, donde habrá una participación secundaria de la empresa de Ferrocarriles del Estado “(...) entre 1945 y 1950, elaboró un proyecto de ley que contemplaba la creación de dos organismos turísticos: el Departamento de Turismo y la Junta Nacional de Turismo. El primero de ellos realizaría las mismas labores que la sección de turismo creada en 1939” (Casals, 1999:40). Paralelamente, ocurre una nueva reestructuración ministerial, “en 1948, en virtud de la facultad concedida por el Presidente de la República por la Ley N° 8.929, del 31 de Diciembre de 1947, la Dirección pasó a depender del Ministerio de Relaciones de Exteriores” (Elordi; 1962:80). Con ello, la directriz del turismo nacional disminuyó en grados de importancia, puesto que se estaba desarrollando en un espacio gubernamental con ausencia de un organismo superior de turismo. Esto se lleva a cabo por medio de la contratación de dos empleados, cuya misión era controlar los impuestos que incumben a la

actividad turística del país. Posteriormente los empleados abandonarán los cargos y consigo “(...) el desaparecimiento de la Dirección, que, por lo demás, ya no desempeñaba las funciones que le habían encomendado la ley” (Elordi; 1962:80).

Como ha de entenderse hasta ahora, bajo estas circunstancias a mediados del siglo XX, en 1955, la organización turística del Estado sufre un periodo de crisis presupuestaria e institucional en su administración. Lo cual dará como resultado la promulgación del Decreto de Ley N° 257:

“Señaló que el organismo creado en la ley número 4.585 no continuaría sus funciones ya que los presupuestos anuales de gobierno no figuraban desde hacía mucho tiempo Por tal motivo, ese mismo año se organizó la Comisión Nacional de Turismo, que duraría hasta el pronunciamiento de una ley definitiva sobre la materia (...)” (Casals, 1999:39).

El mismo año se llevó a cabo una reunión donde acudieron ministros de la República (Ministro de Relaciones Exteriores), el Subsecretario de Transporte del Ministro de Economía y Comercio, el presidente de la Sociedad Geográfica de Chile, el alcalde de Viña del Mar, el director general de Ferrocarriles del Estado (E.F.E.), el director de la Marina Mercante, el vicepresidente ejecutivo de la Línea Aérea Nacional (LAN) y el presidente de La Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA). Todas las autoridades anteriormente nombradas participaron en la creación de un anteproyecto de ley turística que “(...) debía incluir un completo estudio sobre los ingresos por impuestos de turismo y sobre el funcionamiento de los organismos estatales dedicados a esta actividad.” (Casals; 2010; 40)

El 26 de agosto de 1959, se promulga la Ley N° 3.353, para regular la implementación de la Tarjeta de Turismo, instrumento requerido para el control migratorio de los turistas, respecto de los días de permanencia en el territorio nacional. Así ellos quedan exentos de obligaciones para obtener una cédula de identidad.

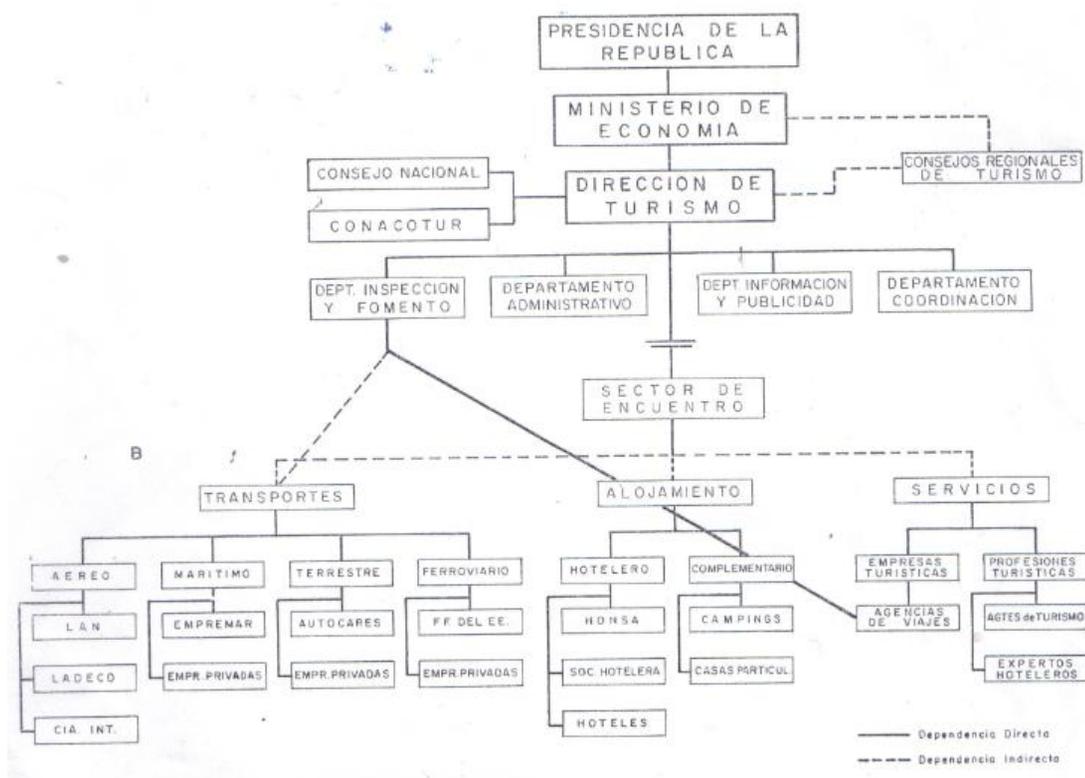
El día 5 de abril de 1960 se promulga la Ley N° 355 en donde se crea la Dirección de Turismo (DITUR), dependiente del Ministerio de Economía, Subsecretaría de Comercio e Industria.

“El Decreto N° 355 del año 1960 creó la Dirección de Turismo (DITUR) que dependió del Ministerio de Economía, específicamente de la subsecretaría de Comercio e Industria. Sus funciones se definieron en tres áreas: información, publicidad e inspección y fomento” (Casals; 2010, 40).

Este organismo fue inadecuado ya que no materializó la mayoría de sus programas debido a que contaba con recursos económicos limitados, que redujeran su labor al plano de la fiscalización del turismo nacional. De hecho, entre el periodo de 1960 y 1968 los saldos registrados en los balances de ingresos y egresos por concepto de Turismo fueron persistentemente negativos. (DITUR, 1970:12.) Una evidencia de aquello es la que entrega la Oficina de Planificación Nacional en su obra “Desarrollo del sector turismo en Chile. Decenio de 1960-1970”, en donde plantea que el año 1960 los ingresos fueron de 15, 5 millones de dólares y los egresos de 56 millones de dólares dando un saldo negativo de 40,5 millones de dólares.

En estas circunstancias el Estado intenta establecer algunas funciones correspondientes a la Dirección de Turismo: Información, publicidad, inspección y fomento de la actividad turística. Para la ejecución de estos objetivos surgen “las principales líneas de estrategia para el desarrollo del equipamiento” (DITUR, 1976:79). Las líneas de acción en el equipamiento, deben considerar tres tópicos fundamentales: hoteles, alojamientos complementarios y equipamiento para la recreación y el esparcimiento. Respecto de la estructura de la actividad turística en Chile, hacia dichos años se presenta de la siguiente manera, en el organigrama que continúa.

Figura 1: Organigrama del sector turismo.



Fuente: Ministerio de economía, fomento y reconstrucción. Dirección de Turismo. DITUR, 1970.

Paralelamente, hacia 1962, el país se preparaba para recibir a una gran cantidad de turistas, pues se desarrollaría el mundial de fútbol, este evento fue subvencionado por la Dirección de Turismo, le solicitó medidas necesarias para enaltecer los estándares de calidad a nivel internacional: “a nuestro país se le atribuye la posibilidad para el fomento de su industria turística, que no vacilemos en señalar como verdaderamente excepcional. En 1962, con motivo del mundial de fútbol, llegará a Chile el mayor número de viajeros que jamás haya llegado hasta nosotros” (Elordi; 1962:101).

Los ingresos y egresos obtenidos por la actividad turística en Chile, durante los años 1961 y 1968 presentan constantemente saldos negativos que se grafican en la figura 1. Ante esta situación financiera de crisis de la actividad turística, el ODEPLAN tomará acciones legales interviniendo en para mejorar su organización y fomento.

Cuadro 1: Ingresos y Egresos entre 1961-1968

AÑO	INGRESOS	EGRESOS	SALDO
1961	16,4	53,0	- 36,6
1962	18,7	38,3	- 19,6
1963	18,1	36,2	- 18,1
1964	24,7	40,6	- 15,9
1965	28,7	34,2	- 5,5
1966	30,5	40,9	- 10,4
1967	37,9	52,9	- 15,0
1968	40,9	57,0	- 16,1

Fuente: ODEPLAN, Plan de la economía nacional. Antecedentes sobre el desarrollo chileno. 1960 - 1970. Santiago, Sociedad Imprenta Camilo Henríquez, Ltda. 1971:365.

En 1968, las acciones del ODEPLAN se pronuncian en el financiamiento de estudios específicos en diversas regiones “Estudio de Diagnóstico de la Estructura y Actividad Turística actual en el Departamento de Arica” y “Estudio de la oferta y demanda de servicios turísticos y su compatibilización”; “Cálculo de Inversiones”; “Financiamiento” y “Costos de ingresos de financiamiento”. Todas y cada una de estas investigaciones serán efectuadas por el Instituto de Economía y Planificación de la Universidad de Chile. El cual además de ejecutar dichos estudios en Arica deberá informar sobre las siguientes proposiciones de proyectos:

- Proyectos específicos de Turismo en la Región de los Lagos (Valdivia - Osorno).
- Plan de Desarrollo Turístico de la Provincia de Antofagasta.
- Comentar sobre los “Antecedentes para solicitar el financiamiento del Estudio de Factibilidad de Proyectos de Turismo en la Región del Biobío”.
- Comentario a la “Propuesta para un estudio de factibilidad sobre el Plan Regional de Turismo en la Provincia de Llanquihue”.

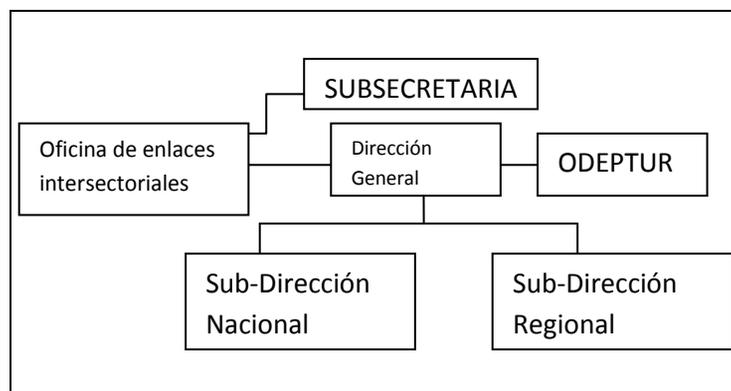
Otro ámbito con el que el ODEPLAN contribuyó al desarrollo del Turismo en este periodo corresponde a lo que contempla las Líneas de Crédito. El cual

demuestra que el ODEPLAN reconoce en la necesidad de impulsar el turismo para lo cual gestionó una línea de crédito en el Banco del Estado de Chile, con lo cual se podrán ejecutar planes específicos en la Región de los Lagos (ODEPLAN, 1968:10).

Finalizando esta década, el 13 de agosto de 1969 se promulgó la Ley N° 17.169, para posteriormente ser creados los Consejos Regionales de Turismo. “La base legal para establecer una ordenada sincronización de la acción de los Consejos, a través de una Secretaría Coordinadora Nacional, dependiente de la Subdirección Regional de la Subsecretaría de Turismo” (Ministerio de economía, fomento y reconstrucción, 1970: 76)

Según la DITUR, desde 1970, como mecanismo de estrategia de organización, administración y coordinación del turismo nacional, se buscó generar agilidad, dinamismo y eficiencia de las instituciones que cubren las necesidades del sector. Las cuales han debido adaptarse a los cambios del mercado turístico nacional e internacional y a sus exigencias. Para este entonces se han mezclado dos factores que obligan al Estado desarrollista a replantear su organización gubernamental-turística: el auge del turismo de masas y el nuevo enfoque científico del turismo, desde una gestión técnica para lograr ejercer positivamente sus objetivos. Por ende se hizo necesario un nuevo cuerpo organizativo con funciones definidas y acordes a la realidad de ese entonces: una Subsecretaría de Turismo que podría depender del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Figura 2: Organigrama de la subsecretaría de Turismo, 1970.



Fuente: Ministerio de economía, fomento y reconstrucción. Dirección de Turismo. DITUR, 1970.

Éstos se relacionan con el Presidente de la República a través del Ministerio de Economía y la Dirección de Turismo. Corresponden a un total de 12 Consejos Regionales de Turismo, agrupados en las distintas regiones del país, los que poseen autonomía ya que son capaces de generar soluciones eficaces para cada realidad local con los recursos que les son otorgados para cumplir el objetivo de fomentar la actividad turística especializada de la correspondiente región.

La institucionalidad del turismo debió pasar por muchos aprendizajes antes de perfeccionarse tal cual hoy existe con el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR). Éste organismo, fue implementado durante el gobierno de Augusto Pinochet, el 8 de noviembre de 1975. Sus objetivos eran: investigar, planificar, fomentar, controlar, promover y coordinar la actividad turística del país, ejerciendo para ello todas las funciones establecidas en el decreto de ley. Tal como se puede apreciar, las bases del Estado del Bienestar se ven reflejadas en este periodo del desarrollo turístico chileno, ya que será la burocracia estatal la que controlará, creará e incentivará la propaganda y el consumo de productos turísticos. Estos métodos permitieron conservar el capital acumulado hasta el momento y desarrollar la capacidad de redoblar el número de consumidores, ejerciendo patria en los lugares más inhóspitos de nuestra hermosa geografía y paralelamente aumentar las rentas adquiridas por el Estado y los privados.

1.2.- Infraestructura

La infraestructura en Chile durante la década de 1920 contaba con un incipiente desarrollo, pues su diagnóstico evidenciaba más bien una precariedad que restringía y limitaba el despliegue del Turismo en términos estatales.

Es durante la década de 1920 que se evidencia con fuerza la presencia del Estado, que comienza asumir un rol vital en la construcción de obras públicas y equipamiento, debido a que “el objetivo de la conectividad asociado al

crecimiento de la economía, a la cobertura de las zonas productivas y a la ampliación de la productividad por integración de nuevos territorios conectables es una de las prioridades del desarrollo de la infraestructura” (Figueroa y Rosas, 2005:17).

Es en este contexto en que el Estado comienza a fomentar la construcción de infraestructura y equipamiento para generar mejores condiciones para el despliegue de la actividad turística.

1.2.1.- Carreteras e infraestructura vial

Como se señaló anteriormente, las carreteras y caminos son un elemento esencial para integrar y conectar al país. El diagnóstico de la época no es muy alentador, pues se posee un gran déficit de infraestructura y equipamiento, ya que durante las primeras dos décadas del siglo XX, las rutas se caracterizan por ser “accidentadas y duras allí donde la superficie es agria; pedregosas, en las vecindades de los ríos; pantanosas y llenas de baches; pesadas en las playas; intransitables durante el 80% del invierno y polvorientas en el verano” (Booth, 2009:34), lo que refleja que la infraestructura vial aún está muy condicionada por las características de la geografía y clima del lugar, reflejando un retraso material y tecnológico del país en cuanto a sus carreteras ya que todos los recursos de la época iban dirigidos principalmente al ferrocarril.

La falta de infraestructura vial comienza a ser criticada principalmente por los automovilistas, en consecuencia de la masificación del automóvil como medio de transporte. Sus usuarios agrupados en el Automóvil Club, apoyado por ingenieros civiles comenzarán a exigir la construcción de nuevas y mejores carreteras, exponiendo las ventajas que representarán los automóviles para la actividad turística en relación al ferrocarril puesto a la infraestructura vial y las carreteras y su uso a través del automóvil “poseían una mayor libertad en su trazado y posibilidad de ramificar su red. Así mismo, se podía cargar y descargar en cualquier parte y vencer pendientes mayores que el ferrocarril” (Villalobos, 1990:365).

La construcción de caminos permitió a su vez la posibilidad de arribar a lugares con muy poco acceso permitiendo nuevas fuentes para el turismo, como lo expresa la cita en relación a la construcción de un camino que se extiende desde la boca de río Bodahue hasta las cataratas del mismo nombre en 1939:

“Como es de conocimiento de US., los Servicios de Turismo realizaron a principios de éste año una exploración a este sitio. Como hacia cerca de un siglo que nadie penetraba a través de la selva virgen que cubre ambas márgenes del río, los exploradores se vieron obligados a abrirse paso a fuerza de machete. Para aprovechar para el turismo y la economía nacional esta magnífica zona, es necesario construir un camino provisorio que permita el paso de cabalgaduras y que sirva para hacer exploraciones de nuevo vuelo” (Oyarzún, 1939).

Por estos motivos el Estado comenzará y se comprometerá a financiar la construcción vial, a partir de la ley de caminos en 1920 como se dijo anteriormente, que será el primer cuerpo legal que permite disponer al Estado de recursos permanente para la construcción y mantención de caminos y puentes, iniciándose una normalización del tema. El Estado inicia una planificación racionalizada del territorio por lo cual se llevarán a cabo diversas obras públicas en el país.

A partir de lo señalado en 1925, se crea el Departamento de Caminos, que permite la construcción un Sistema Nacional de Puentes, modificación y pavimentación de rutas como Santiago-Valparaíso, Viña- Con Cón y Santiago-San Antonio, pavimentación del camino Valparaíso Casa Blanca.

Ya en 1939 se puede destacar trazos conectores de importancia “que unían las ciudades principales, los puertos de embarque y las áreas de mayor producción y población, formada por la red vial” (Villalobos, 1990:366). La vía longitudinal ya alcanzaba una gran extensión entre las ciudades de Arica y Puerto Montt, aunque en un primer momento era utilizado para tramos más bien cortos, con los adelantos técnicos en los automóviles, buses y camiones favorecieron su masificación y uso para recorrer mayores distancias.

También se fomentaron los caminos internacionales como por ejemplo el de Arica a Tacna, Antofagasta Uyuni y de Antofagasta a Salta que se unían a los tramos centrales del país.

1.2.2.- Construcción infraestructura hotelera

Antes de la inversión del Estado en la industria hotelera, ya existía equipamiento hotelero de carácter privado, pero ante la necesidad de expandir la actividad turística y aprovechar eficientemente la potencialidad del país en cuanto a su diversidad en flora, fauna y clima, el Estado comienza a invertir en lugares escogidos y determinados, no con el objeto de tener una rentabilidad a corto plazo, sino para potenciar un lugar que antes no había sido explotado para el desarrollo del país.

Para la consolidación de estas regiones que aún no han sido explotadas turísticamente, es de trascendencia que la construcción hotelera vaya de la mano con la construcción vial, pues de esta manera aseguraría y facilitaría la conexión de estos parajes con la gente que quiera recurrir a la actividad turística.

Según Manuel María Uribe (1969), la cadena económica que se realiza a partir del turismo comienza en el hotel, cuya construcción implicaría una dinamización y ramificación de otros rubros económicos, expresados en agencias de viajes, restaurantes y bares, industria y comercio de materiales para la construcción, empresas impresoras para su propaganda, proveedores de mercados alimenticios, tiendas y empresas de entretenimiento etc. Otorgando al rubro hotelero una gran importancia para la consolidación de la actividad turística.

Durante la década de 1930 empieza la construcción sistemática de los hoteles en el país, principalmente a través de "Consortios Hoteleros que fueron creados por la empresa Ferrocarriles del Estado" (Cortés, 2013:3), fundamentalmente en lugares que no son muy inaccesibles y que, por lo tanto, no han sido explotados turísticamente como es el caso del Hotel Pucón en 1935, hotel de Puerto Varas en 1936, el hotel Portillo (1942-1949) o el Puyehue

en 1946. Cabe destacar que estos hoteles son llevados a cabo por EFE, que además participa en otros proyectos hoteleros en mancomunidad con actores privados como el Hotel Valdivia construido en 1938.

A pesar de las enormes inversiones el desarrollo turístico no tuvo el éxito esperado porque las autoridades de Estado no generaban las condiciones para el desarrollo de un plan integral de la industria hotelera, y además, por el fracaso de las instituciones encargadas del turismo (Casals, 1999).

1.2.3.- Ferrocarriles del Estado

La labor y la importancia de los ferrocarriles vienen desde su creación durante la mitad del siglo XIX, momento desde el cual se convierte medio de transporte de mayor relevancia para el desarrollo económico y establecer una mayor integración territorial en el país, de hecho el turismo en el plano nacional comenzó a partir de este medio de transporte que “movilizó a un gran número de personas a destinos que eran imposible de visitar debido a los altos costos de transportes y la inexistencia de accesos expeditos y seguros” (Casals, 1999:73).

El abaratamiento de los costos fue un factor fundamental para la masificación del turismo antes relegada a sectores de la elite, pues el costo del transporte era accesible a otros sectores de la población como lo evidencia la revista en viaje:

“Movilizarse de Valparaíso hasta el extremo austral –significa un desembolso reducido, gracias a las franquicias que ofrece EFE, por medio de su sistema de boletos y abonos de turismo, cuyo valor es, aproximadamente, de diez dólares, para tomar un término medio de relación con las monedas extranjeras” (Revista en Viaje, 1935)

Su rol también trasciende el transporte, ya que la Empresa Ferrocarriles del Estado (EFE) impulsaba proyectos, leyes y creación de organismos entre 1930 y 1975 con la finalidad de fomentar, regulación y masificación de la actividad

turística. Su acción según Mariano Benavente (1952) se manifiesta en el fomento el turismo mediante de la propaganda tanto internacionalmente como en el país y la publicación de revistas; mantiene comités y oficinas locales de información; plan de construcción de hoteles de turismo.

En cuanto a su red ferroviaria se puede mencionar que hacia la década de 1910 el “sistema ferroviario se componía de un total aproximado de 8.500 kilómetros de vías de explotación, 5.300 de las cuales estaban en manos del Estado” (Booth, 2009:37), una cifra considerable pero aún insuficiente para la conexión del país. Si bien poseía una buena conectividad de Valparaíso a Puerto Montt en 1913, en el norte del país había una mala conexión, debido a que las líneas tenían una disposición transversal en función de la economía minera.

En las décadas posteriores “la red estatal ascendería a 5.942 kilómetros, en 1940, a 6.275, en 1950, a 6.892, en 1960 y a 7.964, en 1875; y los ferrocarriles particulares abarcaban 1.327 kilómetros a mediados de la década de la década del setenta” (Villalobos, 1990:371), lo que refleja la gran inversión y gasto estatal de este medio de transporte durante el período en comparación con la inversión privada.

En definitiva es a través de tren que se inició el turismo social, debido a desde el siglo XIX según Casals (1999) acorta las distancias, facilita los accesos a los destinos turísticos, traslada de una mayor cantidad de personas y la generación de proyecto y políticas favorables desde la década de 1930 para fomentar la actividad.

1.2.4.- Construcción de aeropuertos y puertos

Las obras en cuanto a aeródromos y aeropuertos también comenzaron a desarrollarse en 1925. La Dirección de Caminos del Ministerio de Obras Publicas será un organismo que fomentará la construcción y reparación de la infraestructura aérea. En 1929, se instala las líneas Aeropostal Santiago- Arica y en 1932 se crea la Línea Área Nacional (LAN). Durante ese mismo año se

construye el aeropuerto de cerrillos (con aporte privada) y el aeropuerto de Pudahuel. Durante los siguientes años se construyeron aeropuertos en las principales ciudades de Chile como en Arica (1956), Antofagasta (1947), La Serena (1935), Concepción (1941), Balmaceda (1968) y Punta Arenas (1957).

Después de 1930 se comienzan a mejorar y a ampliar la envergadura y capacidad de los puertos de Chile, desarrollo portuario que se manifiesta en la construcción de muelles de embarque y otras construcciones menores como bodegas, vías férreas y reparaciones (Villalobos, 1990:378).

1.2.5.- Telecomunicaciones

Los avances en cuanto a las obras comunicacionales se pueden evidenciar de manera clara a partir de la década de 1950, debido a que su desarrollo era deficiente, pues hasta entonces los medios de comunicación se reducían al telégrafo y teléfono los cuales funcionaban de manera paralela. Sin embargo sus instalaciones se realizaron sin coordinación ni planificación. Pero en función a la necesidad del país para potenciar el sistema comunicacional y de integrarlo con el resto del mundo es que se crea la empresa Nacional de Comunicación de Telecomunicación en 1946 con el objeto de orientar, coordinar y mejoramiento de las telecomunicaciones tanto en el plano nacional como internacional y la Comisión Nacional de Telecomunicación en 1960.

1.3.- Propaganda, publicidad, promoción

Las acciones publicitarias de comienzo de siglo estuvieron mayoritariamente en manos privadas, principalmente el Automóvil Club de Chile. Sin embargo es posible identificar los primeros intentos de parte del Estado en esta área, con publicaciones que no fueron trascendentes en un primer momento, pero su relevancia radica en que fueron antecedentes en los cuales se evidencia la necesidad de tomar cartas en el asunto en torno a este tema.

El *Baedeker* de la República de Chile, realizada y financiada por Carlos Tomero, reconocido empresario periodístico, se constituía como una revista de carácter privado, la cual tuvo como principal auspiciador al Ministerio de Fomento de la recién creada sección de turismo. Así se inicia el protagonismo que tendrá el Estado de manera organizada, “ocupa un lugar destacado aquella de encomendar la organización, producción y difusión del turismo a Ferrocarriles del Estado” (Booth, 2008). Convirtiendo a la mencionada revista en la primera de carácter estatal.

La masificación de la actividad turística fomentada desde el Estado en un comienzo no fue fácil ya que se necesitó sistematizar y ordenar el turismo en términos legales y tributarios para poder tomar las decisiones adecuadas para su desarrollo. Estos primeros intentos no resultan del todo exitoso debido a que “las decisiones no fueron adoptadas de acuerdo a un plan, sino que en forma casuística” (DITUR, 1970:45).

Debido a que la propaganda fomentada por el Estado no tuvo un éxito inicial se detectó que para resolver esta situación se debía organizar y normar la propaganda en relación al contenido que se iba mostrar al potencial turista, expresado en paisajes, equipamiento y confort. La empresa estatal que asumirá este rol será la de Ferrocarriles del Estado la cual “se transformó en una institución pionera en el país motivando a que los organismos privados y públicos solicitarán el apoyo técnico y económico de la empresa en la elaboración del planes turísticos” (Casals, 1999:24).

1.3.1.- Guía del Veraneante

La primera muestra de que el trabajo encomendado a E.F.E estaba dando frutos es la aparición de la "Guía del Veraneante" en el año 1932 de carácter anual, “en su elaboración demuestra como el Estado dirigió la mirada de los chilenos hacia paisajes cuyo atractivo turístico los hacía fáciles de asimilar” (Booth, 2008), convirtiendo el escenario en un nuevo espacio dedicado al

consumo turístico, en donde el recurso visual era un elemento central. Debido a esta razón en su confección participan destacados artistas que plasmaron en sus portadas toda esta intención por valorar sectores estratégicos reconocibles por el veraneante “entre los que se contaban principalmente volcanes, lagos, ríos, bosques y poblados costeros ubicados en las provincias del sur” (Booth, 2010:19), además de inmortalizar a personas disfrutando de los atractivos como se puede ver en la figura 1.

Anualmente, junto con la publicación se hacía referencia y se destacan algunos lugares por sobre otros, por ejemplo el norte no se mencionaba por considerarse poco atractivo y porque no simboliza lo que se quería representar como “lo europeo”, “la suiza Chilena”. Estos paisajes eran incompatibles con lo que intencionadamente se pretendía difundir, “esta práctica se mantuvo hasta mediados de la década de 1940, No es un detalle menor considerar que tal como se ignoraba el desértico norte, los indígenas del sur fueron ocultados en la representación oficial del turismo” (Booth, 2010:20). En un claro ejemplo se puede constatar que en un inicio “las regiones australes ocupaban gran parte de la guía y los destinos del norte se incluían dentro de la sección dedicada a los balnearios” (Casals, 2010:23).

Lo que pretendía Chile implícitamente era potenciar ciertas cualidades que lo diferenciaban del resto de Latinoamérica y que había que destacar, lo que lo hacía atractivo; por ejemplo, si la mayoría de los países se caracterizan por un clima seco y tropical, la imagen de la Patagonia representaba lo contrario y eso era algo que había que enfatizar “la presencia de la zona austral y su frío extremo que lleva al congelamiento de sus aguas, también delataba un interés de presentar a Chile como una excepción al concierto paisajístico latinoamericano” (Booth, 2008: 22).

Abordando a este tema en 1934 la revista “En Viaje” menciona que “entre los varios motivos de alabanza que hay para nosotros, figura la excelencia de nuestro clima, la hermosura de nuestros paisajes, la fertilidad de nuestras tierras, todo esto contribuye a hacernos atractivos” (En Viaje, 1934), sumado un tema económico ya que “Chile es un país de turismo no sólo por sus bondades climatéricas y por sus bellezas atrayentes, sino también porque es el país más

económico para viajar (En Viaje, 1935). Esto no es azaroso y contribuirá a lo que en términos geopolíticos se estaba haciendo los gobiernos radicales en la década de 1940 y su caracterizado interés por ejercer soberanía en el extremo sur del país. Hay que recordar que el último de esta trilogía, Gabriel González Videla, hizo una visita a la Antártica inaugurando la base Pedro Aguirre Cerda.

Otros aspectos que destacó la guía fue generar un orden en cuanto a los contenidos que incluía, “coordinó la publicación de una serie de mapas turísticos que dieron cuenta de los sitios de mayor atractivo” (Booth, 2010:19), junto con ello en sus primeras páginas comunicaban el contenido de la revista, señalando que para hacer más completa la misma existía “una relación turística con datos de termas, esquí, gastronomía, folklore y referencias históricas para que el turista tenga la información completa de cada región del país” (Guía del Veraneante, 1935-1936).

El trabajo publicitario de la guía con el pasar del tiempo, daba cuenta de un buen desempeño y recepción del público, contribuyendo con análisis muchos más acabados que en sus primeros intentos de consolidarse, la calidad de las imágenes era insuperables, los datos que eran entregados al potencial turista cumplían en definitiva con su objetivo “entregando toda la información necesaria para organizar los viajes, por lo que incluía en cada número una descripción específica de cada lugar” (Casals, 2010:22), incluyendo en un espacio abierto y destinado para ello, las impresiones y reflexiones de los viajeros de sus travesías, con tal de orientar a los lectores, próximos turistas, constituyéndose como un verdadero hito en cuanto a la promoción turística de la época. La tarea encomendada a EFE por parte del Estado estaba cumpliendo con los objetivos encomendados y que las condiciones para un viaje placentero estaban disponibles. La revista no dudaba en invitar, fomentando el consumo de turismo al interior del país, lanzando slogans como “Conozca Chile” (figura 4)

Figura 3: Guía del veraneante (1936-1937).



Fuente: www.memoriachilena.cl

Figura 4: Conozca Chile.



Fuente: Foto sacada directamente de una guía de turismo.

1.3.2.- Revista En Viaje

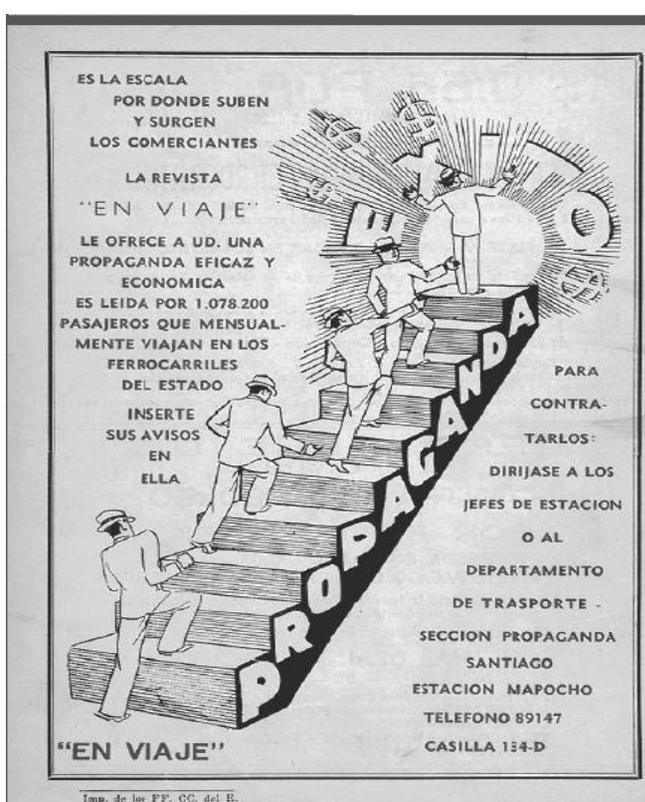
Al año siguiente (1933) hace su aparición la revista turística “En Viaje” (como se aprecia en la figura 2), la cual era publicada mensualmente con el objetivo, al igual que la “Guía del Veraneante”, de simbolizar la acción de tres sectores involucrados en la actividad turística, “fue la primera publicación de carácter masivo que estuvo especialmente destinada a entregar informaciones a los turistas nacionales” (Booth, 2010:21). Informaciones variadas y entretenidas como datos útiles para el hogar, historias de suspenso y románticas, relatos de viajes, información referida a los pasajes del tren y como se podía viajar de forma económica y organizada, además de una vasta ventana publicitaria que ocupa la mayoría de sus páginas, impulso que se verá expresado en la misma revista la cual promueve la publicación de productos que están a disposición del turista. Estos avisos serían fácilmente asimilados por la gente y con notable éxito debido a la masividad de la revista, convirtiéndose así en una plataforma para inversionistas y comerciantes de todos los sectores ligados a esta área (figura 5).

Se observa por una parte a los privados que daban a conocer la oferta de hoteles y otras atracciones que tenían a disposición de los turistas. Por otro lado, los pasajeros a los cuales se les instaba a participar activamente en la construcción del imaginario del paisaje, por medio de concursos y otros mecanismos, siendo considerados los protagonistas-consumidores del producto turístico. Por último el Estado materializado en el Ferrocarril, fue el principal gestor del crecimiento y desarrollo de esta publicación, donde “su primer número fue repartido en los vagones de los ferrocarriles chilenos en noviembre de 1933 y tenía el expreso propósito de amenizar el viaje de los pasajeros” (Booth, 2010:21). Teniendo buena acogida, “se convirtió en un modelo de publicidad turística para la época al contar con técnicas eficaces, reportajes expresados inteligentemente y una periodicidad adecuada que entregaba resultados inmediatos” (Casals, 2010:22).

Así lo expresa su primera editorial “no sólo hay que ofrecerle al que viaja esta sensación de la naturaleza. Es preciso darle también amenidad a la mente ¿qué

mejor manera de hacer agradable un viaje que obsequiarle a la mente lectura instructiva y regocijada? (En Viaje, 1933), agregando que la empresa precursora “no se satisface con movilizar al viajero de un punto a otro, simplemente quiere rodearlo de cuantas comodidades sean posibles para que el trayecto se convierta en un placer (En Viaje, 1933).

Figura 5: Propaganda de revista “En Viaje”.



Fuente: www.memoriachile.cl

En una lógica de motivación de los viajes al interior del país por parte de los incipientes turistas, es que a partir de ese año la revista “En Viaje” inicia una dinámica de concursos que reflejarán la participación activa de los turistas, argumentando que “sólo así se desarrollarán iniciativas redundantes en la mayor difusión del turismo y de los viajes a través del país” (En Viaje ,1933).

Los certámenes tendrán la finalidad de dar a conocer las experiencias vividas a través de distintas instancias divididas en tres áreas: 1º de fotografía, 2º portadas para la revista y 3º composición literaria de un viaje turístico. Al principio, los participantes serán mayoritariamente compuestos por la clase

media que eran los que inicialmente disfrutaban del viaje, situación que cambiará más adelante, expuesto así por la misma revista “hasta hace muy poco el placer de viajar sólo podían proporcionárselo las personas de abundantes recursos; hoy viaja todo aquél que quisiera hacerlo, sin que el gasto descompagine el presupuesto más moderno” (En Viaje, 1935).

El propósito de lo anteriormente expuesto expresaba la necesidad de construir un canon paisajístico, posicionando una mirada común y transmisible del territorio. De esta manera los que participaban lograban obtener premios que consistían al principio en boletos de tren ida y regreso de grandes distancias para la época, por ejemplo Santiago-Puerto Montt o Concepción-Puerto Montt de forma individual, o el canje por pasajes colectivos en donde podía viajar una familia pero con distancias más reducidas. Más adelante los incentivos para ser parte de estos concursos se incrementará a medida que la popularidad de la revista también lo haga, “por una parte, las actividades de promoción de la Empresa de Ferrocarriles, que tendían a valorar aquellos sitios de atractivo en donde esta entidad había realizado sus mayores inversiones, como Pucón y Puerto Varas” (Booth, 2010:22). Se debe destacar y reiterar la inversión del Estado en términos de inmobiliario hotelero, las publicaciones de folletos como mecanismos que atrajeron a las personas hacia esos sectores, ayudados por la conectividad que otorgaban los Ferrocarriles del Estado.

Por tanto, en la década de 1930, ya se comienza a configurar una acción más organizada por parte de Estado, tratando de potenciar este sector económico. De esta manera, se dicta en Santiago un decreto con fecha 23 de abril de 1935, el cual establece explícitamente las atribuciones y obligaciones de la sección propaganda dentro del servicio de turismo, la cual contendría tres ejes fundamentales: la primera tiene relación con la función de dar a conocer a nivel nacional como internacional los centros de turismo y las bellezas del país; segundo, regular las distribuciones de elementos propagandísticos como: afiches, folletos, películas entre otros, exceptuando del escenario a los diarios y revistas de carácter periódico y por último que se preocupará de fiscalizar a las agencias de viaje. La revista “En Viaje” seguirá con la dinámica de los concursos entre 1937 hasta 1949, año en que inicia un segundo periodo de los mismos, relacionados con ensayos, los cuales debían contener las deficiencias

y virtudes del Turismo en Chile. Esto claramente sirvió para dar diagnósticos en cuanto a la labor que se llevaba adelante y a identificar mediante el foco del turista los sectores que presentaban deficiencias. Existían otros concursos como recuenta Casals (2010) que eran de índole más plástico y artístico como el diseño de afiches que promovieran el turismo, la fotografía temática y otro que invitaba a ser corresponsal de los ferrocarriles constatando las bellezas que se observaban en el trayecto, elaborando un reportaje de los lugares en donde se vacacionaba. En cuanto a los premios que se entregaban, cada vez iban aumentando en calidad, ya no siendo pasajes en tren, sino que hay disponibles premios en dinero e incluso estadías completas en lugares de ensueño “fueron otra manera de incentivar el conocimiento y los viajes por el país” (Casals, 2010:24), pero sin duda uno de los reconocimientos más importantes que se les podía hacer a los participantes era la posibilidad de aparecer en la revista mediante sus obras, es por eso y como muestra la figura 6 en cuanto a las portadas debían ser un elemento principal dentro de la creación de la misma, mostrándole al turista lo atractivo de viajar.

Figura 6: Portadas revista “En Viaje”.



Fuente: www.memoriachilena.cl

A medida que pasaba el tiempo, se considerará que el culto al ocio no debía ser relacionado necesariamente con el verano, por esto, se comenzarán a valorar los viajes cortos no necesariamente estivales, potenciando el esparcimiento de los turistas en otras épocas del año (figura 6). La montaña de la zona central fue constituida como un importante foco de deportes invernales, constituyéndose así un doble turismo ya presente en “los más progresistas países europeos” (En Viaje 1934)

Es así como en el año 1949 se establece dentro de la publicación de la Guía del Veraneante y posteriormente en “En Viaje”, un apartado llamado “deporte del *Ski*” lo cual “acaparó la atención de un nuevo segmento de turistas” (Booth, 2008) lo que en términos económicos resulta positivo ya que se amplía el mercado y la influencia que posee el Estado se incrementa, así como de potenciar algunos lugares sobre otros.

A medida que se va consolidando el turismo como un sector económico importante, comienza en la década de 1960 a establecerse la necesidad de masificar el turismo en un plano internacional instaurando la idea de que el estado debía proveer “de los medios necesarios, disponiendo de un equipo de emisarios muy bien seleccionados, para que recorran la mayor cantidad posible de países divulgando las bellezas de Chile” (Uribe, 1969:36). Es por esto que hay registros de dineros que se les otorga a distintos personajes para que cumplan con esta tarea de difundir los atractivos nacionales en viajes a Argentina y Perú por medio de artículos de prensa, conferencias, trabajos y actividades en las cuales se propone.

Junto con el envío de los emisarios a países vecinos, se firman paralelamente contratos con la radio argentina “Hora Pan Americana” para “transmitir propaganda del turismo en Chile”, acordando que en sus transmisiones se dará una pequeña disertación del turismo en el país y otra más específica consistente en dar a conocer destinos dentro del mismo. Por otra parte se contratan los servicios de propaganda de la organización norteamericana denominada *Ask Mr. Foster Travel Service*, la cual proporcionará propaganda necesaria más elaborada para Chile.

Se observa una intención del Estado en términos turísticos de “difundir ampliamente, tanto en el extranjero como en el territorio nacional” (Elordi.1960:82). Siguiendo la tónica de los años anteriores construyendo un imaginario basado no sólo en las imágenes sino que también en una “propaganda informativa”, relacionada con la difusión de procesos históricos, dando cuenta de hechos noticiosos importantes en el país, dando cobertura a otras áreas que antes no habían sido exploradas. Esta intención se vio reflejada en términos económicos ya que en 1968 “fue el año en que se registró un mayor gasto en promoción y publicidad” (DITUR, 1970:44).

Consolidada la función turística y asumido el potencial económico y la generación de divisas es que se tomará como una herramienta para desarrollar regiones pobres y será una actividad enfocada en lo social de la mano de Salvador Allende, para años después culminar con proyectos de promoción ligados al Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR).

CAPÍTULO 3: EL ROL DEL SECTOR PRIVADO

2.- La participación del sector privado chileno en la conformación y desarrollo de la actividad turística

Durante el periodo abordado en esta investigación, es posible ver que la intervención y participación de los privados, fue notoriamente escasa, tal como afirma Mario Benavente en su tesis “El turismo y la economía nacional” (1952). Esto se debe, según el mismo autor, principalmente a la “cantidad de capital” que las empresas privadas debían invertir para desarrollar un “fomento intensivo” del turismo. Es por esta razón que se puede encontrar solo tres organismos de carácter privado, que se van a encargar gradualmente del desarrollo del turismo en Chile; estos son el Automóvil Club de Chile, la Asociación de Hoteles, Restaurantes, Bares y Similares y un grupo de Agencias Comerciales de Turismo (como las nombra Mariano Benavente y como las llamaremos en esta investigación). Todo esto sin dejar por completo de lado a las empresas que se van a ir sumando con el correr de los años.

En cuanto a la evolución histórica del turismo en Chile, cabe mencionar que surge desde la iniciativa privada a comienzos del siglo XX, entre otras, la sociedad de empresarios automotores llamada “Automóvil Club”, que se reunía desde 1916 en Valparaíso y Santiago.

Durante 1917, como establece la página web de Hoteleros, los privados crearon la “Sociedad Nacional de Fomento de Turismo”, que tenía la finalidad de promover viajes, folletos publicitarios y la colaboración entre empresarios hoteleros. Alberto Mackenna Subercaseaux, su Director, creó y desarrolló una revista de turismo llamada *El Baedeker*, con la finalidad de promover el incipiente negocio. Posteriormente, Mackenna sería Intendente de Santiago y como tal, será el primero en considerar que el Estado deberá involucrarse y tomar las medidas necesarias para gestionar la actividad turística en la mayoría de sus aristas y escalas.

La forma en la que se abordará el análisis de estas empresas privadas, va a ser desde tres aspectos centrales: como emprendedor; al crear nueva

infraestructura y equipamiento; como publicista, promoviendo e informando para que las personas elijan; y como demandante, al pedirle al Estado que genere instancias en favor de esta actividad.

2.1.- El Automóvil Club de Chile

Este organismo fue creado en 1930, pensando en las necesidades que este medio de transporte iba a generar en ese momento y en el futuro, fomentando la creación de infraestructura para la utilización del automóvil. Es así como también va a convertirse en actor fundamental dentro del turismo, basado en cuatro puntos principales, según lo que menciona Benavente (1952).

1° Publicar memorias anuales, con información acerca del turismo, a modo de interesar a las personas con datos relevantes.

2° Distribuir publicaciones relativas a los hoteles, concentrando los puntos principales que pudiesen ser importantes para el viajero.

3° Elaborar mapas, los que contienen el estado de las rutas, para que el traslado de los vehículos sea más fácil.

4° Organiza Congresos Nacionales de Turismo, los que van a ser fundamentales para dar a conocer el turismo.

De lo anterior cabe mencionar que el Automóvil Club de Chile, va a ser el organizador del Primer Congreso Nacional de Turismo realizado en el año 1939, tomándose esto como “la primera acción privada seria en beneficio del turismo” (Benavente, 1952:9), ya que una de las acciones principales de este congreso, va a ser impulsar la creación de la carretera Panamericana, infraestructura innovadora que va a permitir el acercamiento entre países como Perú, Ecuador y Brasil, entre otros, siendo la principal promotora de “la actividad turística latinoamericana al conectar en un circuito único a los destinos y atractivos turísticos más relevantes del continente” (Canals, 1999:130), lo que se va a ver graficado en Chile desde el año 1946, donde va a potencializar al automóvil por sobre, el que hasta ese entonces era el principal medio de transporte, el ferrocarril. La Panamericana va a contribuir con el turismo gracias

a la preocupación por “diseñar accesos expeditos y seguros en un trazado que unió las antiguas rutas del interior con los nuevos caminos...” (Casals, 1999:130-131), permitiendo que el traslado fuera mucho más fácil, lo que generaba una instancia grata para viajar. Es por esto mismo que nuevos lugares van a aparecer en el mapa turístico, tales como Los Molles, Pichidangui y otras playas del litoral central, “pues a medida que avanzaba la carretera llegaban más turistas los que convirtieron a estas playas en destinos turísticos de segunda residencia” (Casals. 1999:131). Además de esto, la carretera Panamericana, va a crear caminos transversales, desde 1962, en el norte del país.

Finalmente, la creación de infraestructura que va a generar esta carretera, va a ser la que potencie el uso del automóvil como instrumento preponderante de turismo, sobre todo al acortar el tiempo de viaje notoriamente, con la construcción de, por ejemplo el túnel Lo Prado y el túnel Chacabuco. Todo lo anterior va a hacer que la carretera reemplace a las líneas férreas, sobre todo en los lugares donde estas van a estar en malas condiciones o desgastadas, todo esto ligado obviamente, al aumento del número de automóviles existentes en el país, gracias “al desarrollo de la industria automotriz, un mayor poder adquisitivo de la clase media y los planes de transporte de la Corporación de Fomento de la Producción” (Casals, 1999:131).

Por otra parte, el Primer Congreso Nacional de Turismo del año 1939 va a establecer, entre otras propuestas, el “pasaporte especial de turismo”, para fomentar el turismo entre países vecinos, la “instauración del cheque viajero” para poder viajar solo con el uso del carnet de identidad; y la preocupación por “fiscalizar a las Empresas de Transporte Turístico”, con el fin de evitar problemas a los turistas extranjeros. Estas acciones constituirán la base de la demanda que realiza esta institución privada al Estado, para que a través de la infraestructura y los primeros acuerdos entre naciones, se ocupe de fomentar el turismo nacional. Otro ejemplo de las medidas concretas que va a realizar esta institución privada y que da cuenta de su estrecha relación con entidades estatales, se materializa en la carrera de automóviles Circuito Apoquindo el día 28 de abril de 1935 mencionada en el reglamento especial para la carrera de automóviles del mismo año, cuyo propósito es reconocer la labor de

Carabineros de Chile, por su cooperación en la última carrera denominada “Gran Premio Internacional”, destinando recursos obtenidos de las entradas para incrementar los fondos del Hospital de Carabineros. Sin embargo, detrás de todo aquello, hay una intención por fomentar el turismo de carretera al conectar Santiago con el balneario de Apoquindo, ejemplificando así su búsqueda por promover las condiciones de los caminos.

Todas las medidas en favor del turismo que planteó el “Automóvil Club de Chile”, desde su creación, van a ir incrementándose con el paso del tiempo, realizando nuevos congresos y reuniones junto a otras entidades privadas. Lo que no hubiese sido posible, según Casals (1999), sin la inversión en equipamiento e infraestructura, lo que obviamente conecta a esta entidad con las obras estatales de mejoramiento vial, como la pavimentación de caminos y la disminución en los precios de los combustibles. Todas estas medidas fueron necesarias sobre todo cuando el uso del automóvil fue masificándose y cuando los buses se convirtieron en el medio de transporte utilizado masivamente para trasladarse al interior del país (cuadro 2).

Cuadro 2: Total de automóviles y buses en el país 1920-1970

Año	Automóviles (con patentes)	Buses (microbuses y taxi buses)
1920	7.134	----
1925	9.978	1.598
1930	27.843	1.862
1935	24.904	1.229
1940	33.404	2.158
1945	28.523	2.534
1950	39.796	4.158
1955	48.263	4.722
1960	57.578	5.515
1965	97.215	10.707
1970	176.076	15.956

Fuente: Casals, María, 1999:133.

2.2.- Industria Hotelera

Los empresarios hoteleros, dueños de restaurantes y sociedades anónimas de ventas de automóviles se dieron cuenta, a comienzos del siglo XX, de que si se esforzaban en crear un espacio adecuado al consumo y a estándares internacionales que gustasen a los extranjeros, podrían vender una ilusión de espacio placentero para descansar.

En términos generales, es necesario comprender la estructura de esta incipiente conformación hotelera a partir del año 1928, donde comienza a materializar sus esfuerzos por asociarse, para fomentar el desarrollo turístico del país, donde los visionarios empresarios hoteleros del sector privado comienzan a gestionar con el gobierno de la época (Carlos Ibáñez del Campo – 1927-1931) la creación de una Asociación que los representara, creando el primer Servicio Estatal de Turismo.

2.2.1.- Asociación de Hoteles, Restaurantes, Bares y Similares.

El 25 de Julio de 1929 se llevó a cabo la Junta General Constitutiva que dio origen a la Asociación de Propietarios de Hoteles y Similares de Chile, la que comprendía Hoteles, Casas de Pensión y Residenciales, siendo su primer Presidente don Guillermo Piola, propietario del Hotel Victoria. En 1934 los Restaurantes y Bares se organizaron en una Asociación paralela. (Hoteleros Web, 2013)

Además, se manifiesta que debido a la similitud de actividades y necesidades en 1938, ambas Asociaciones se integran en una sola, llamada Asociación de Propietarios de Hoteles, Restaurantes, Bares y Similares de Chile. En 1957 se redactan nuevos estatutos, modificándose la denominación de la Asociación, a Asociación Chilena de Hoteles, Restaurantes y similares, que finalmente al transcurrir el tiempo, sus representantes se dividieron, constituyendo sus propias asociaciones gremiales, la cual “tiene una red de hoteles a lo largo de

toda la nación por medio de los cuales y ayudado por una propaganda nacional y extranjera cumple su cometido” (Benavente, 1952:10).

En una primera instancia, la construcción de hoteles en Chile fue un área difícil de fomentar debido a la fuerte estacionalidad, los altos costos de infraestructura y la lenta recuperación de las inversiones y ganancias. Por esto, a juicio de los Ferrocarriles del Estado (E.F.E), “era necesaria una normativa que exonera por unos años de impuestos fiscales y municipales a los nuevos hoteles con el objeto de incentivar la inversión privada en este sector” (Casals, 1999:53). La intervención particular, en materia hotelera estaba vinculada estrechamente con la inversión estatal, representada por E.F.E los que poco a poco no lograron satisfacer a un grupo considerable de turistas, debido a que su proyecto inmobiliario era considerado por una parte importante de asociaciones del ramo, como “hoteles palacios, que no correspondían a la realidad económica y social del país, ni al nivel del gasto del turista nacional, que preferiría alojarse en hoteles más pequeños y a menor costo” (Casals, 1999:64).

Casals (1999), señala que la Corporación Nacional de Fomento (CORFO), se convirtió en una de las principales entidades encargadas de impulsar y coordinar la industria hotelera, quien en 1954 obtuvo la explotación centralizada de todos los hoteles públicos, como los que tenían una relación directa o indirecta con el Estado, razón por la cual las asociaciones y empresas debieron traspasar sus propiedades a la CORFO, con el fin de mejorar las condiciones técnicas y disminuyera los costos de construcción y operación.

2.2.2.- Sociedad de Turismo y Hoteles de Chile

Según el estatuto de la Sociedad de Turismo y Hoteles de Chile de 1935, encontrado en el Archivo Nacional, que contiene las principales normativas, es posible observar de qué manera se constituye dicha sociedad, la cual el 3 de abril de 1935, al mando de 5 accionistas privados, se reúnen y definen ciertas directrices con el fin de potenciar la industria hotelera chilena, como lo

establece al Artículo 1 del estatuto mencionado. Como objetivos, su artículo 2 señala lo siguiente:

- A) Adquirir bienes raíces y cualquier derecho o interés en ellos, edificarlos, mejorarlos, enajenarlos, hipotecarlos y gravarlos en cualquier forma.
- B) Comprar, vender, arrendar y fabricar cualquier clase de mercaderías y bienes muebles.
- C) Adquirir, enajenar y gravar cualquier clase de valores mobiliarios.
- D) Explotar los negocios de hoteles, casas de departamentos, restaurantes y otros similares.
- E) Formar nuevas sociedades e incorporarse por fusión, absorción o de otra manera con las ya existente.
- F) Celebrar cualquier clase de contratos para fomentar el turismo o que de cualquier manera contribuyan a desarrollar el negocio de hoteles, de restaurantes o de arriendo de departamentos y adquirir en todo o en parte empresas de propaganda o de publicidad.
- G) Recibir y dar dineros en préstamo, con intereses y sin ellos, y con garantías hipotecaria, prendaria y de otras clases, y sin ellas.
- H) Celebrar todos los contratos y ejecutar todos los actos para llevar a efecto los objetos anteriores. La sociedad podrá limitar sus actividades o cualquiera o cuales quiera de los objetos mencionados.

Con respecto del capital y de las acciones, el artículo 3 señala que; el capital social será de cincuenta millones de pesos, dividido en quinientas mil acciones de cien pesos cada una, totalmente pagadas, y enfatizando en el artículo número 4 que las acciones serán al portador; pero sus dueños podrán retirarlas de la circulación.

La Sociedad será administrada por un Directorio de cinco personas, que podrán ser o no accionista, elegidas por la Junta General Ordinaria de Accionista en conformidad a los presentes Estatutos.

Evidentemente, esta situación deja en evidencia la intención de los privados por potenciar el turismo y la industria hotelera en Chile, constituyéndose y organizándose bajo marcos legales que respaldaran esta iniciativa, con reales objetivos y con un capital económico detrás para desarrollar sus ideas, proyectos con el objetivo de potenciar el desarrollo turístico del país.

2.3.- Agencias Comerciales de Turismo

El primer organismo privado que surge con el objetivo de impulsar el turismo es el “Comité de Fomento del Turismo Nacional”, fundado en 1906. Este comité va a buscar realizar una publicidad basada en la “belleza del panorama chileno” (Benavente, 1952:10), para fomentar un turismo interno, basado en la población nacional y un turismo externo a modo de atracción del turista proveniente de otros países.

Algunos de los hombres importantes que crearon este comité, fueron considerados revolucionarios al hablar de turismo y de la importancia que este podía llegar a poseer y al realizar diferentes instancias para fomentar el mismo, como reuniones y actos públicos, donde daban a conocer lo que significaba esta actividad comercial. Uno de estos hombres fue don Carlos Silva Cruz, quien, al ser ministro años más tarde, en 1920, creó “un Decreto sobre Reservas Forestales en el Lago Todos Los Santos” (Benavente, 1952:10), lo que se considera como iniciativa de este comité, desde donde nace la idea de crear estas reservas nacionales, junto a Alberto Mackenna, Guillermo Freudenburg, Carlos Amenábar y Ernesto Gaglian, quienes como dice Benavente fueron los precursores de las iniciativas privadas para fomentar el turismo.

Una vez instaurado este comité, van a nacer lo que Benavente (1952) denomina como Agencias Comerciales de turismo, las que son agrupaciones privadas, que operan en el ámbito comercial, pero que con su labor directa o indirectamente, pudieron potenciar y fomentar el turismo en Chile. Esta acción se va a realizar por medio de “una propaganda nacional y extranjera”

(Benavente, 1952:10), la que obviamente va a estar orientada a potenciar la actividad comercial de la empresa, pero que generó una industria turística asociada a su labor, abarcando así el rol publicitario que ocupó el sector privado.

Ejemplos de esto es la “Compañía Sudamericana de Vapores”, la que ya en ese entonces poseía una flota de alcance mundial, con barcos de lujo como “El Copiapó”. Encargándose de realizar una suerte de “turismo marítimo”, promocionando el país, especialmente en países de Europa como España y Francia, entre otros.

Otro ejemplo de esto es que en el año 1938, Santiago se convirtió en la sede del “Primer Congreso Interamericano de Carreteras” y un año más tarde, en 1939, se utiliza Valparaíso como sede del “Primer Congreso Regionalista de Turismo”, en ambas instancias se llegan a acuerdos sobre el fomento del turismo, demostrando así que existe una preocupación por la actividad turística y a la vez un reclamo desde el sector privado hacia la autoridad estatal para abordar el tema turístico como una actividad importante y ampliamente recomendable como factor económico y de desarrollo nacional.

2.4.- Empresas privadas como emprendedor y demandante

El sector privado claramente tuvo un doble rol, como emprendedor y a su vez como demandante, donde varias empresas reflejaban esta doble dinámica. No obstante cualquiera sea el caso, lo trascendental es que los privados ayudan a propagar la actividad turística en Chile.

Por esta razón, es importante analizar ciertas situaciones que dan cuenta de éste fenómeno. Para esto, se expondrán diferentes cartas, solicitudes emanadas por el sector privado, las cuales serán transcritas de manera textual, respetando el lenguaje de la época. Por ejemplo, en diario “El Día”, un periódico de carácter independiente y que está fechado el día 9 de abril del año 1960, se publicita un nuevo servicio de la empresa de transporte “Vía Sur”, la

cual incorpora nuevos buses de tipo *Pullman*, que ayudará a conectar Temuco con Santiago. Quizás esta noticia no tenga mayor relevancia pero demuestra claramente como en este periodo se genera la necesidad de conectar al país, para promover los viajes con fines particulares pero también facilitando la actividad turística y como el privado mejora, innova y contribuye, implementando nuevas flotas que le permitan a su vez mejorar sus ingresos pero que indirectamente faculta el desarrollo del turismo. (Observar cuadro 3).

Cuadro 3: Noticia extraída Diario El Día. Curacautín, 1960.

EL DÍA

CURACAUTÍN, (CHILE) SÁBADO 9 DE ABRIL 1960

Nuevo servicio de buses Pullman se inauguró de Temuco a Santiago

Modernas máquinas de empresa "Vía Sur"

Un servicio de buses Pullman entre Santiago y Temuco y viceversa, quedó inaugurado el 7 del presente, a disposición del público de ambas ciudades e intermedias, por la empresa metropolitana "Vía Sur".

Este servicio se autorizó definitivamente por la subsecretaría de Transporte del Ministerio de Economía para atender la locomoción de pasajeros dentro del territorio de catorce provincias.

Para ello se dispone de modernas máquinas con amplia cavidad y elementos destinados a proporcionar comodidad y confort al público. La reserva de pasajeros se atiende en Temuco en la oficina de Aldunate 435. Los buses saldrán diariamente a las 8 horas y a las 20 horas, de las ciudades terminales.

Fuente: Extraído de forma textual del diario "El día", del 9 de Abril de 1960. Archivo Nacional.

Ahora bien hay otras empresas que directamente tienen un carácter de emprendedor y demandante ante el Estado. Es posible mencionar el caso del “Club Andino de Osorno”, quien envía una carta al señor ministro fechado en Santiago el 25 de Octubre del año 1937. En esta carta se pide esencialmente, la creación de un servicio permanente de góndolas, con el fin de cubrir las necesidades durante la temporada veraniega. No obstante, para realizar esto se le demanda al Estado que éste lo subvencione con la cantidad de \$ 3.000 para dicho servicio. Observar Cuadro 4.

Cuadro 4: Carta Club Andino de Osorno

REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE FOMENTO
Servicios de Turismo
Av. B. Ohiggins 1442

Santiago, 25 de Octubre de 1937

SEÑOR MINISTRO:

El Club Andino de Osorno, en su Afán de atender al mayor número de turistas que visitan esta región, se propone establecer un servicio permanente de góndolas entre dicha ciudad y el refugio de La Picada, situado a inmediaciones del Volcán Osorno, en el cual se le ofrecerían toda clase de atenciones durante la próxima temporada veraniega y cuyos servicios comenzarían a regir a contar desde el 28 de noviembre próximo, fecha en que se inaugura la exposición de Osorno, para lo cual solicita se subvencione con la cantidad de \$ 3.000 al servicio de góndolas que se propone contratar.

Como se trata de una iniciativa que el suscrito ha sugerido en vista del interés que los turistas manifiestan por visitar esa parage de atracción, inaccesible en otras condiciones para ellos, ruego a US. se sirva, si lo tiene a bien, otorgar la mencionada subvención con cargo al Item 12/01/11/b.- “Turismo” – del Presupuesto vigente, previa fijación de las tarifas e itinerarios correspondiente. Dios guarde a US.

Domingo Oyarzun Moreno.

AI SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO.-

Fuente: Ministerio de Fomento, 1937. Archivo Nacional. Extraído de forma textual.

Otro aporte que es fundamental para poder entender la importancia de las agencias comerciales de carácter privado y su relación con el Estado se puede ver en el documento fechado en Santiago de Chile el día 24 de abril del año 1939, en el cual el Departamento de Turismo del Ministerio de fomento acuerda utilizar los servicios de la agencia norteamericana “*Ask. Mr. Foster Travel service .Inc*”, con el fin de que esta agencia le preste servicios de propaganda para poder fomentar el turismo en sectores específicos. Observar Cuadro 5.

Cuadro 5: Carta del Departamento de Turismo 1939

Santiago, 24 de Abril de 1939.-

Como es del conocimiento de Ud., el Departamento de Turismo de este Ministerio ha acordado utilizar los servicios de propaganda de la organización norteamericana denominada “ASK Mr. Foster Travel Service, Inc.”.-

Según lo manifestado en nota N° 65/6154, de 30 de Diciembre último, esa Dirección General se propone proporcionar el material de propaganda turística necesario para el objeto indicado, por lo cual mucho le agradeceré se sirva informar a este Ministerio acerca de sus propósitos a este respecto.-

Fuente: Ministerio de Fomento, 1939. Archivo Nacional. Extraído de forma textual.

Para terminar es importante señalar que las agencias de turismo nacional influyeron e impactaron de alguna forma en la actividad turística, permitiendo que estas mejoras se vieran reflejadas paulatinamente con el transcurso de los años, asumiendo de esta manera un carácter emprendedor capaces de superar ciertas barreras debido a que el concepto de turismo no poseía el valor económico ni social del cual se hace cargo en la actualidad. No obstante los privados fueron capaces de crear sus propias empresas, generar la infraestructura adecuada y poner el equipamiento necesario al servicio del turista.

Por otro lado, estas agencias así mismo tuvieron un rol demandante ante al Estado chileno, pidiendo mejoras, subvenciones, trabajo en conjunto e integración, ya que el sector privado debía realizar un doble esfuerzo para que el negocio turístico funcionara, debido a que los costos eran muy altos.

Un ejemplo claro de ello, es “El Club Alemán”, institución dedicada a generar principalmente el turismo cordillerano, con actividades como el andinismo y el excursionismo. El documento fechado el 26/12/1934 da cuenta de las necesidades y demandas que sugieren al Estado. De esta manera, se le pide al Consejo Nacional de Turismo que tengan a la Institución Club Alemán en consideración dentro de su programa de trabajo, señalando que ésta ha sido un aporte para los intereses chilenos, instaurando refugios en la cordillera con todo el equipo de rescate necesario en caso de emergencia y además de esto ha acogido a instalaciones meteorológicas que dependen directamente de la oficina meteorológica de Chile que es de índole estatal.

Conjunto a estos argumentos, la institución pide al Estado que recoja esta solicitud (cuadro 6) debido a que el Club cuenta con recursos limitados y que peticiones anteriores como, la mejora del camino que conduce hasta la localidad del Volcán, han sido anteriormente rechazadas, desencadenando directamente en tener un vínculo más estrecho con el sector estatal.

Cuadro 6: Carta Club Alemán hacia el Estado

DEUSTCHER AUSFLUGVEREIN

SEKTION CHILE

Des deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins.

(Club Alemán de Excursionismo)

Santiago, den Casilla 3481

26.12.34

Señor

Presidente del Hon. Consejo Nacional de Turismo,

S A N T I A G O

- - - - -

Señor Presidente:

Este Club alemán de Excursionismo ha tomado conocimiento de la formación de ese Hon. Consejo Nacional de Turismo, recién creado por el Supremo Gobierno de Chile para fomentar el turismo en el país. Como entidad que entre los primeros ha tratado a implantar en el país el turismo de la Cordillera, desde luego nos permitimos ponernos a las ordenes del Hon. Consejo y rogamus contar con nuestra colaboración en cuanto esta pueda ser aprovechada dentro del programa de trabajo que se habra trazado el Consejo.

A este respecto nos permitimos dar a continuacion algunos detalles de la vida y del objeto del Club.

El Club Aleman de Excursionismo, con personeria juridica segun decreto del Supremo Gobierno del 18 de Noviembre de 1929, tiene su origen en el Club Aleman de Excursionismo de Valparaiso con ya 25 años de vida y fue establecido en esta Ciudad en el año 1924.

Fuente: Ministerio de Fomento, 1934. Archivo Nacional. Extraído de forma textual.

[Suobjeto] principal segun sus estatusos será: “ Explorar y dar a conocer a sus asociados. La Cordillera de los Andesy en general propagar y fomentar el Andinismo y Excursionismo. “

El progreso que hasta hoy han tomado las dos instituciones se traduce mas claramente por el numero actual de sus socios: 210 en Santiago y 127 en Valparaiso. Los dos Clubs por su vez estan afiliados al Club Alpino Aleman y Austriaco del cual forman en conjunto la Seccion “ Chile”. Es este una asociacion que comprende todas las actividades de turismo y de deporte alpino en Alemania y en Austria. Conforme a la organizacion del Club Alpino Aleman y Austriaco , la Seccion Chile a tratado a establecer Casas de Refugio en la Cordillera que servirian como puntos de partida para las excursiones a la Alta Cordillera, como centros del deporte de esquí y como refugio de los turistas que llegan a conocer la montaña. su primer refugio notable del tipo alpino lo ha construido en lo Valdes en el Valle del Rio Volcan a unos 12 km al este del punto terminal del T. C. Militar sobre una altura de 1945 metros. De construccion solida, hecha para resistir a los temporales que se desencadenaran en la Cordillera, esta Casa de Refugio forma un conjunto armonico con los altos cerros que bordean al Rio Volcan. Puede albergar regularmente 40 personas y es atendido durante todo

-2-

Fuente: Ministerio de Fomento, 1934. Archivo Nacional. Extraído de forma textual.

DEUSTCHER AUSFLUGVEREIN

SEKTION CHILE

Des deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins.

(Club Alemán de excursionismo)

Santiago, den
Casilla 3481

- 2 -

el año por un administrador, experto en los deportes alpinos y guía para excursiones. La casa ofrece hospedaje a cada persona de cualquier nacionalidad que lo solicita y está equipado con los elementos necesarios de socorro. Desde el año 1933 atiende también el servicio de una Estación Meteorológica establecida en el Refugio por la Oficina Meteorológica de Chile. Este Refugio es mantenido por el Club Alemán de Excursionismo sin ningún objeto lucrativo y las cuotas módicas que se cobran para el hospedaje solo cubrirán en parte los gastos que requiere su funcionamiento, pues hay afluencia de turistas durante todo el año, ya por la espléndida situación del Refugio en frente de los Baños termales de Morales y por la vecindad de los de Colina. Además la grandiosidad del panorama cordillerano siempre ha atraído turistas y automovilistas. Desgraciadamente el camino que conduce desde Volcán hasta el pie del Refugio sufre interrupciones muy a menudo. Así desde Junio del año en curso solo a pie y a lomo de mula ha podido llegarse hasta Lo Valdés. Hasta la fecha nuestras peticiones para una ayuda financiera para el restablecimiento del camino quedaron sin resultado, de modo que el Club deberá echar mano a sus estrechos recursos propios para restablecer un camino que en primera línea solo sirve para la mayor comodidad de sus huéspedes y visitantes de los baños, ya que los socios del Club se han acostumbrado a recorrer aquella distancia a pie. Para ofrecer además una mayor comodidad

dentro de las que pueda ofrecer un Refugio de la Cordillera, hemos trazado un proyecto de ensanche de la casa. Según los planos elaborados se piensa construir dos piezas habitación para el Administrador y tres piezas para visitantes, servicios higiénicos etc. Con un presupuesto de alrededor de \$ 20.000.-. Sin embargo, la financiación de esta suma está asegurada solo hasta su mitad por medio de erogaciones extraordinarias de los socios.

En esta situación venimos pues a solicitar al Hon. Consejo Nacional de Turismo que tome en cuenta la obra ya realizada por este Club y que concorra en su ayuda con una cuota de \$10.000.-. de sus fondos disponibles para estos fines, poniéndonos en condiciones de poder completar el programa del Club. No serán solo los socios del Club que apreciarán debidamente tal acción de ayuda, si no también todos los entusiastas turistas y automovilistas que llegan a nuestro hogar. Quedaría entendido que los funcionarios del Ministerio de Fomento que llegaran hasta lo Valdes en viaje de comisión serían recibidos y atendidos en el Refugio como nuestros huéspedes, libres de la cuota de espedaje, siempre que nos dieron aviso con la debida anticipación en conformidad al reglamento del Refugio.

En espera de que nuestra solicitud se acogida favorable –

Fuente: Ministerio de Fomento, 1934. Archivo Nacional. Extraído de forma textual.

2.5- Publicidad: Guía Turística “El amigo del viajero” (1922-1924) y “El turista” (1929-1931)

La publicidad juega un rol trascendental para la difusión y el consumo del producto turístico, utilizando como tópicos el descanso y el ocio que construirán todo imaginario en torno a las aspiraciones de las personas que ven en el viajar una incipiente y atractiva actividad recreativa. Como ejemplo de esta estrategia de *marketing* privado, se puede reconocer el uso de imágenes, relatos de experiencias viajeras, mapas, información de interés y dos revistas importantes de la década de 1920 a 1930, “El amigo del Viajero” y “El Turista” que se encargaban de publicitar los sectores atractivos y atraer población al país.

Tras la discontinuación de la publicación de la guía “*Beadeker* de la República de Chile” en 1910, a partir de la década de 1920 otras organizaciones privadas publicaron sus guías. Entre las más exitosas se cuenta “El Amigo del Viajero en Chile, también denominado el “*Baedeker* moderno”, que fue editado por Juan Ignacio Gálvez y que circuló entre los años 1922 y 1924 (Booth, 2010:18). De acuerdo a lo que manifiesta Booth, a pesar de que se posicionaba como un folleto semi-oficial no logró el objetivo principal que era la masificación debido a los altos costos de edición y distribución.

En las primeras páginas del “Amigo del Viajero” se exponen datos de las características más importantes del país, de carácter geográfico, demográfico, político nacional e internacional, transformándola en un verdadero atlas de país. Además, destacan el transporte y comercio en relación a la marina mercante y los ferrocarriles con sus respectivas rutas en el país. Enfatiza las características geopolíticas del país con su economía y equipamientos para el uso del viajero. Por otro lado entrega datos útiles para viajar fuera de Chile, relacionados con el transporte y comunicación.

En sus páginas se muestra un compendio de las principales ciudades del país, los que son expuestos como atractivos turísticos, como ilustra el siguiente ejemplo respecto a la ciudad de Santiago que destaca sus bondades arquitectónicas, servicios y topografía:

“No es solamente el crecido número de sus edificios modernos de primer orden, la riqueza y variedad de sus palacios, chalets, y casas residenciales, la hermosura de sus avenidas y paseos, la importancia de sus casas comerciales y fábricas: no son sus 508,000 habitantes y las comodidades de la vida de las cuales se goza, lo que hace de Santiago una ciudad privilegiada: es su situación topográfica, que es de una belleza seductora, y su admirable clima” (Gálvez, 1924:99).

Otro ejemplo es la descripción de Puerto Varas, la que se adjudica el epíteto de la “Suiza Chilena” de la cual hay un apartado especial en la guía:

“Uno de los sitios que con más justo título han dado al Sur de Chile el epíteto de «Suiza Americana'», lugar encantador de veraneo, a donde acuden las familias de Chile y Argentina. Situado a orillas del Lago Llanquihue. Con 2,067 habitantes y cerca a los volcanes de Osorno, Tronador y Calbuco” (Gálvez, 1924:386).

Otra evidencia de cómo lo privados quisieron potenciar el turismo a través de la publicidad, es la guía “El Turista”, la que fue publicada en 1931, por el empresario Gustavo García Huerta, como una guía general, principalmente para los extranjeros, pues en ella se pueden encontrar, las capitales regionales de Chile, las cantidades de producción de diversos rubros, como la minería, la agricultura, entre otros, la historia del país, las revistas y periódicos de circulación nacional, e incluso los precios de los boletos de tren. Cabe destacar que en ella se puede encontrar una gran cantidad de propaganda de diversos artículos, como relojes, ropa e instrumentos musicales, los que van acompañados de dibujos y frases que describen y potencian los productos.

A rasgos generales la guía está dividida en diferentes puntos, tomando aspectos como el turismo internacional; donde hace referencia a pólizas de seguros para los vehículos que ingresan al país, además incluyo recomendaciones sobre lo que se puede introducir al país en el equipaje y como se controla esto, y también habla sobre las facilidades de ingreso que poseen los turistas provenientes desde Perú, Argentina y Uruguay; los que con sólo su carnet pueden estar en Chile por un plazo máximo de tres meses (Huerta,1931:47). Otro apartado de la guía destaca la historia y las estadísticas sobre la producción del salitre y como esta riqueza natural se ha desarrollado durante décadas en el país. Lo que contrasta con el hecho de que la guía incluya mapas de todo Chile, excepto de la zona Norte.

Dentro de la descripción que realiza la guía de las diferentes ciudades del país, cabe destacar el detalle con que describe la ciudad de Valparaíso, desde su historia, hasta la ubicación exacta (calles y numeración) de los servicios que pudiesen ser necesarios para el turista. Además incluye indicaciones sobre como llegar a ese puerto desde otras ciudades de Chile. Junto con lo anterior, debemos mencionar que se describen otras ciudades, aunque con menos detalles, tales como La Serena, Coquimbo, Santiago, Concepción, entre otras.

En cuanto a lo anterior, hay que decir que la importancia que la guía le da a la zona sur del país, es bastante menor, que la concerniente a la zona del actual norte chico y la zona central, en cuanto a detalles y a descripciones productivas. Un ejemplo de esto es la descripción de Arica (figura 7) y Coquimbo (figura 8) con sus bondades turísticas.

Figura 7: Hotel Pacifico –Arica



Fuente: Huerta, 1930:112

“...Tiene oficinas de Correos y Telégrafos, Instituto Comercial, Buenos Hoteles, un Club de una buena iglesia construida por Eiffel, el mismo ingeniero que construyó en Paris la famosa torre que lleva su nombre”. (Huerta, 1930:113). Observar figura 7.

Figura 8: Plaza de armas-Coquimbo



Fuente:(Huerta, 1930:99)

“...Las aguas termales del Soco, a más de 1500 sobre el nivel del mar y las aguas del Volcán, a 18 kilómetros del Soco dan importancia especial a esta región” (Huerta, 1930:99).

Finalmente, es preciso destacar que esta guía incluye una gran cantidad de servicios para los viajeros, como teléfonos de diferentes lugares; zapaterías, sastrerías, cafés, etcétera, sobre todo los ubicados en Santiago. Además de la ubicación de aduanas, líneas férreas, universidades e incluso las leyes del tránsito, para que los turistas transiten con cuidado por los espacios de las diferentes ciudades.

Todo lo mencionado anteriormente, va a estar ayudando a que los turistas se entusiasmen con la idea de venir a Chile y que se sientan cómodos los días que permanezcan en el país, al poseer la mayoría de la información necesaria para obtener los bienes y servicios que requieran.

2.5.2.- Como guía de Transportes

Otro elemento que es primordial para el uso del viajero es tener conocimiento de las vías de transporte, en este caso el transporte ferroviario destaca por la ubicación de oficinas, valor de boletos, estaciones y reglamentos. La función de las dos guías privadas, “El Amigo del Viajero” y “El Turista”, fue entregar a los usuarios los datos primordiales sobre la ubicación y uso del transporte.

Las siguientes ilustraciones son expuestas por “El Amigo del Viajero”, ilustrados con los recorridos y tarifas del servicio de Ferrocarriles:

Ejemplo de Santiago a Papudo:

“Se va de Santiago a Calera recorriendo 126 Klms. con un costo de \$ 17. 90 en primera clase y \$ 12. 00 en segunda. En Calera se toma el ferrocarril que va a Cabildo y se llega a la estación de Ligua, recorriendo 55 Klms. con un costo de \$ 11 primera clase \$ 8.10 y en segunda \$ 5 . 40” (Gálvez, 1924: 341).

El cuadro 7, muestra los datos del recorrido Santiago – Los Andes, que dan cuenta de los kilómetros recorridos y de los valores por viajar tanto en primera clase, como en segunda.

Cuadro 7: Valores recorrido Santiago-Los Andes

		1°Clase	2°Clase
Las Vegas a Chagres...	7 Klms	\$ 1. 20	\$ 0.80
Las Vegas a Lo Campo	12 Klms	\$ 2.00	\$ 1.40
Las Vegas a San Roque	16 Klms	\$ 2.60	\$ 1,70
Las Vegas a Panquegue	19 Klms	\$ 2.90	\$ 2.00
Las Vegas a San Felipe	32 Klms	\$ 4.80	\$ 3.50
Las Vegas a Curimón	39 Klms	\$ 5.90	\$ 3.90
Las Vegas a Los Andes	48 Klms	\$ 7.10	\$ 4.80

Fuente: Gálvez, 1924:342

Otro elemento del transporte a destacar en la guía “El Amigo del Viajero” es el uso de tranvías y automóviles, entregando datos útiles para el usuario, especificando rutas y las calles que pasa el transporte, poniendo énfasis hasta en el tiempo que da el recorrido completo.

Línea N.º 1.—Servicio con 7 carros.—Parten de Barón cada 4 minutos, haciendo el recorrido de Barón a Aduana, por Avenida Brasil y Blanco, en 14 minutos; y de Aduana a Barón por Blanco y Av. Brasil, en el mismo tiempo, con un recorrido total de 28 minutos.

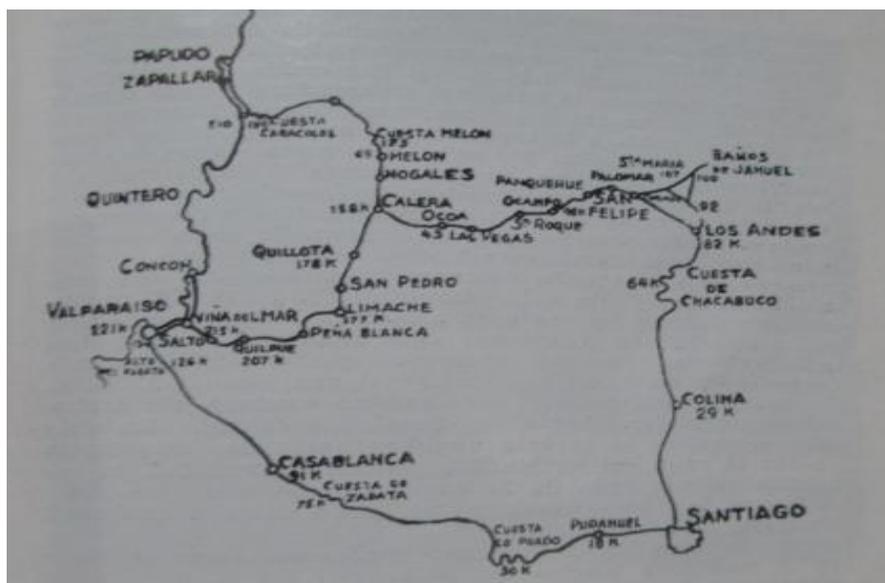
Línea N.º 2.—Servicio con 9 carros motores.—Parten de Barón cada 4 minutos, haciendo el recorrido de Barón Plaza Echáurren, por Av. Argentina-Pedro Montt-01 Higgins- Esmeralda y Cochrane, en 18 minutos; y de Echáurren a Barón por Serrano-Prat-Esmeralda-Condell-Pedro Montt y Av. Argentina, en el mismo tiempo, con un recorrido total de 36 minutos (Gálvez, 1924:260).

Por otro lado respecto al uso del automóvil expone las calles o rutas donde se puede utilizar este medio, además de servicios de taxis, con sus oficinas y tarifas incluidos. Hay un apartado especial en la que se exponen excursiones en automóviles y datos útiles para el automovilista para paseos organizados y suministrados por la Asociación de Autonomistas de Santiago:

“De Santiago, saliendo por la Avenida Independencia, se sigue al norte por el camino que enfrenta 1 a Plaza Chacabuco, y se llega en breve plazo a Colina, por un camino que está en muy buenas condiciones. Desde allí se sigue sin dificultad hasta el pie de 1 a Cuesta de Chacabuco” (Gálvez, 1924:427).

Además, en la guía el “El Turista” se plasma también la organización de rutas automovilistas donde se puede observar (figura 9) en las rutas turísticas las principales ciudades de la provincia con sus respectivos balnearios.

Figura 9: “Viajes a los balnearios de la provincia de Aconcagua”



Fuente: Huerta, 1930:371

2.5.3.- Como Guía Hotelera

La publicidad de los hoteles durante la década de 1920 estaba a cargo de la difusión pública potenciada por implementación del transporte ferroviario, en este caso destacan en primer lugar la “Guía del veraneante” desde 1934 y la revista “En Viaje” que se publica desde el año 1935. Estas revistas tenían la función de publicitar la oferta hotelera con artículos descriptivos mostrando aspectos como comodidad, localización, servicios naturales, etc.

Desde el punto de vista privado en el “Amigo del Viajero” los hoteles están publicados, en forma de guía en el cual se especifican su dirección, implemento, comodidades y valor de la estadía. Estas eran en algunos casos publicitados con una postal mostrando los paisajes más llamativos de la región. En este caso es posible observar cómo se promueve la industria Hotelera en Osorno, destacando al Hotel Recordon, Hotel España y Hotel Central, otorgándole funcionalidad a la guía, como logra plasma Gálvez (1924):

“Hay varios y muy buenos. Recomendamos especialmente el Hotel Osorno, situado en la Plaza esquina de Mackenna, es espacioso y tiene toda clase de comodidades. Su precio diario varía de \$ 12,00 a \$ 15.00.

El Hotel Recordon, situado a un cuarto de cuadra de la Plaza, precio de \$ 12.00 a \$ 16.00 por persona según la pieza.

Hotel España, de don Manuel Ansaldo, situado en la esquina de la Plaza de Armas, precio de \$ 8,00 a \$ 12.00 diarios. Atendido por su mismo dueño.

Hotel Central, calle Eleuterio Ramírez, cerca de la Plaza, p r e c i o de \$ 8,00 a \$ 9,00 diarios. Fuera de+ estos hoteles existen muy buenas casas de pensión”.

Lo mismo sucede con Valparaíso, y la publicidad encargada de difundir precios y lugares para el alojamiento, otorgando comodidad, lujo y modernidad.

“Astur.—Calle Condell. Por día. \$ 15.00 a \$ 30.00. Este Hotel, que recomendamos especialmente, es el más moderno, más lujoso y que ofrece mayores comodidades al viajero.

Colón.—Calle Esmeralda 123. Por días \$ 14.00 a \$ 20.00.

Inglés.—Plaza Sotomayor 72. Por días \$ 12.00 a \$ 16.00,

Liguria.—Avenida Pedro Montt. Por día \$ 15.00.

Lebélle.—Avenida Brasil 508. Por día \$ 16.00.

Palace.—Calle Blanco 975. Por día \$ 12.00 a \$ 30.00.

París.—Calle Blanco 1063. Por día \$ 10.00 a \$ 20.00.

Royal.—Calle Esmeralda 123. Por día \$ 16.00 a \$ 30.00.

Rolfs.—Calle Serrano 116. Por día \$ 10.00 a \$ 20.00.

Torino.—Calle Cochrane 951. Por día \$ 14.00 a \$ 16.00”

Las Guías turísticas, como “El Amigo del Viajero” y “El Turista”, contienen publicidad relacionada con varios tópicos, no solamente turísticos. Sin embargo, es importante entender de qué manera y en que formas se trabajaba con la imagen publicitaria para poder incentivar a la población a acceder a ciertos servicios y lugares del país, mostrando los atractivos turístico más llamativos, ofreciendo todo tipo de comodidades y variaciones de precios, de acuerdo al

tipo de turista. Por ejemplo, una publicidad del Hotel Bidart (figura 10) y Crillon (figura 11) ubicado en Santiago, ofreciendo sus servicios y direcciones.

Figura 10: Hotel Bidart

HOTEL BIDART
ALAMEDA de las DELICIAS 1039
ESQUINA LA BOLSA
Al lado del nuevo edificio del Club de la Unión
Teléfono Inglés 4226 -- Santiago

Establecimiento de
: Primer Orden :
Instalado con todo
Confort Moderno :

Departamentos espe-
ciales para Familias
Salas completas de
Coilets.

Servicio especial de agua fría y
caliente en todos los dormitorios.

Todos los dormitorios dan a la
calle. Magnífica vista a la
Alameda de las Delicias

Cocina Francesa y Española.
Atención esmerada por sus propios dueños.
Jeanne Bidart.

Fuente: Gálvez, 1924:240

Figura 11: Hotel Crillon

SANTIAGO DE CHILE
1025 AGUSTINAS
CABLE: "CRILLON"

**Hotel
Crillon**

120 DORMITORIOS
120 SALAS DE BAÑOS
CADA PIEZA CON TELEFONO Y CALEFACCION

RESTAURANT
A LA CARTA
GEORGES KUPPENHEIM,
Propietario Administrador

Fuente: Huerta, 1930:170

En el caso de Valparaíso, exponen los principales hoteles que se encuentran en la región, especificándose precio, equipamiento y dirección, un servicio útil para el viajero turista. En algunos casos se muestran paisajes y atractivos turísticos por región para llamar la atención de los posibles usuarios. Ejemplo de ellos presentado la publicidad del Hotel de Valparaíso (figura 12) y el paisaje de Baños de Torpederas (figura 13) de la misma Ciudad.

Figura 12: Publicidad Hotel de Valparaíso

EN EL CORAZON DE VALPARAISO
ASTUR HOTEL
EL HOTEL QUE OFRECE MAYOR CONFORT Y LUJO DE VALPARAISO

Situación ideal dominando toda la bahía desde su gran terraza, exquisitamente amueblado y decorado, pudiendo alojar cómodamente 200 huéspedes, todas las habitaciones con baño, W. C. y demás servicios, con agua caliente a toda hora. Fácil acceso a los centros comerciales, marítimos y a los grandes almacenes, teatros y estaciones terminales. Cocina de primer orden.

Toda clase de comodidades y confort de lo más moderno, grandes salones a calle Condell por donde pasea el gran mundo porteño.

Restaurant a la carta

Para precios dirigirse al Gerente o a
SUAREZ, VADELL & Co.
Cable y Telégrafo: "ASTUR"

Fuente: Gálvez, 1924:334

Figura 13: Baños de torpederas –Valparaíso



Fuente: Huerta, 1930:129.

En estas dos guías se pueden observar una gran cantidad de datos y publicidad para el turista, destacando ciertos lujos para la clase más acomodada. Los precios y el equipamiento turísticos demuestran una orientación clara hacia un grupo de consumo reducido. La relación entre la guía “El amigo del viajero” y “El turista” radica en que ambas se dedican a la recolección de datos útiles para la información del turista-viajero por Chile, ya sea nacional o extranjero, destacando la publicación de algunos pasajes en inglés. Ambos compendios organizan la información de la misma manera y señalan la naturaleza incipiente de dicha actividad en Chile, exponiendo información y artículos de ley que amparan al turismo en el transporte ferroviario y automovilista, operando como un instrumento para fomentar y publicitar la actividad turística, a manos del sector privado del país.

CAPÍTULO 4: EL TURISMO Y SU CONSOLIDACIÓN COMO ACTIVIDAD ECONÓMICA

3.- Cuadro síntesis principales características del desarrollo turístico en Chile

Entre los años 1925 y 1975 se desarrollaron diversas acciones, que tanto desde los ámbitos privados y públicos, buscaron ir consolidando el proyecto de turismo en Chile.

De este modo se pueden observar las múltiples leyes y decretos que fueron configurando el modo en que se ejecutaba el turismo en Chile y como junto con ello se fueron conformando cada una de las evidencias físicas (equipamiento e infraestructura) de las políticas a lo largo de estos años.

El cuadro 10 que a continuación se presenta, busca evidenciar el desarrollo turístico de Chile en nuestro periodo de estudio. Junto con ello busca ser un guía en la comprensión de este proceso, principalmente dentro del aula. De este modo se logra evidenciar que en una primera etapa del desarrollo turístico en Chile, los énfasis de inversiones e ideas radicaban en las gestiones privadas. Las cuales fueron posteriormente relegadas por el sinnúmero de imprecisiones realizadas por el Estado, las cuales evidenciaban estrategias basadas en lo ya realizado por el ámbito privado o de características muy poco profundas. Sin embargo durante las décadas próximas y de modo progresivo se buscó proveer al turismo una organización estatal acorde a sus necesidades. Esto no significó una mayor consideración por parte de los distintos gobiernos, si no que tan sólo consistió en una búsqueda generalizada por ordenar las directrices de la actividad en conjunto con sus ingresos y egresos. De este modo hacia 1970 se logra visualizar por fin el muy necesario Plan Nacional de Desarrollo Turístico, el cual involucró la apertura de una carrera universitaria en la Universidad Técnica del Estado un año más tarde.

Las razones por la cual el Turismo se abandona en los siguientes años para ser retomada años más tarde son conclusiones que pueden pertenecer a próximos estudios.

Es necesario dejar en claro, que a pesar de los procesos de investigación desarrollado por el equipo, no fue posible poder confeccionar un cuadro que año tras año fuese dando una información totalmente completa con respecto a cada una de las áreas aquí presentes (Legislación y Financiamiento, Equipamiento e Infraestructura y Publicidad). Por lo demás, en muchas ocasiones las políticas legislativas no fueron modificadas ni mucho menos cambiadas. Algo similar ocurre con la publicidad donde no se consideró necesario, para los efectos informativos del cuadro, colocar cada número impreso de revistas y diarios, con lo cual por mucho tiempo la actividad tuvo el protagonismo enfocado en un par de revistas. De este modo existen espacios con información “No observada” la cual será presentada por medio de un N/O.

Cuadro 8: Síntesis turismo (1926-1976).

Año	Legislación y Financiamiento		Equipamiento e Infraestructura	Publicidad
1925	Se crea la Junta de Turismo.		El Estado, que comienza asumir un rol vital en la construcción de obras públicas y equipamiento. se crea el Departamento de Caminos, que permite la construcción un Sistema Nacional de Puentes, modificación y pavimentación de rutas como Santiago-Valparaíso, Viña-Con Cón y Santiago-San Antonio, pavimentación del camino Valparaíso Casa Blanca	N/O
1926	Entra en ejecución la Asociación Central de Turismo.		N/O	N/O
1927	Primeras Leyes referidas al ámbito Turismo.	El Financiamiento de los proyectos tuvo el apoyo de Ferrocarriles del Estado, en conjunto con leyes de fomento y las tasas aduaneras.	Construcción de Hoteles en principales ciudades y balnearios. Se potenciaron vías férreas y caminos al sur del país.	N/O
1928	Ley N° 4303 de presupuestos de gastos extraordinarios.		Construcción de Hoteles en regiones (Puerto Aisén). Fundamentalmente obras públicas como puentes, caminos, puertos, ensanches en el ferrocarril, etc.	N/O
1929	Se organizará el marco oficial para la organización y las atribuciones del primer organismo estatal denominado “Sección de Turismo”.	Ley N°4585 Esta Sección cambia sus dependencias administrativas y orgánicas desde el Ministerio de Fomento al Ministerio de Hacienda.	Junta General Constitutiva que dio origen a la Asociación de Propietarios de Hoteles y Similares de Chile, la que comprendía Hoteles, Casas de Pensión y Residenciales	Afiches-publicidad, folletos, diarios, revistas, películas, slogan “Conozca Chile”

1930	Asociación Chilena de Hoteles.	Por medio de los impuestos y renta de los transportes: naval, ferrocarril, aéreos.	Empieza la construcción sistemática de los hoteles en el país, principalmente a través de "Consortios Hoteleros que fueron creados por la empresa Ferrocarriles del Estado"	El Estado promueve el "Baudeker de Chile"
1931	La "Sección de Turismo" cambia a "Servicio de Turismo" a cargo del Ministerio de Fomento.	Los impuestos recaudados no tienen registro.	N/O	Publicación de la guía "El Turista".
1932	"Servicio de Turismo" reforzado con la presencia de Inspectores de Turismo.	Ley N°4585 es perfeccionada debido al mayor ingreso de turistas. Ley N° 5408, franquicias especiales para turistas.	Se crea LAN, Línea Aérea Nacional.	Aparición de la "Guía del Veraneante"
1933	El "Servicio de turismo" busca generar dinero, en torno a ello se crea la ley N° 5.175 y la ley N° 170	Alza de Impuestos para promover el Turismo al pasaje aéreo, marítimo y terrestre. De un 1% a un 2%.	N/O	Revista "En Viaje" y "Guía Turística". Se envían materiales publicitarios comités locales de la zona sur, para que mejoraran la atención de los turistas.
1934	Servicio de Turismo que busca reinvertir	Ley 5170 de Impuestos y de reinversión. Además en el Congreso Nacional de Turismo de se solicitó a Ferrocarriles del Estado crear una tarifa rebajada entre Santiago y Concepción.	Los Restaurantes y Bares se organizaron en una Asociación paralela.	N/O

1935	Se crea Sociedad de Turismo y Hoteles de Chile	Se destinan fondos para expropiar sitios con fines turísticos. se promulgó la Ley N° 5.767 que se especializa en el área tributaria, debido a los vacíos legales de la primera o primitiva Ley de turismo (Ley N° 4585)	Se construye el Hotel Pucón. En la Serena se construye el Aeropuerto de esa Ciudad.	Primera política Gubernamental de propaganda.
1936	N/O		Se construye Hotel Puerto Varas.	N/O
1937	La Agencia Estatal de Turismo pasa a depender de Ministerio de Relaciones Exteriores. Decreto N°263 de crear Comités Locales de Turismo.	Se creó el Decreto N° 263 con el cual, el Estado faculta, reglamenta y autoriza la creación de diversos Comités Locales de Turismo en regiones para facilitar el control de la actividad turística a lo largo del territorio nacional.	Se hace énfasis en Camino y Obras Publicas como el camino longitudinal, el de Santiago a Valparaíso, de Santiago a San Antonio y el Valparaíso a los Andes.	N/O

1938	Fin de la Ley N°5458 la cual otorga franquicias especiales para turistas, buscando fomentar el ingreso al país.	N/O	Se construye el Hotel Valdivia. Asociación de Propietarios de Hoteles, Restaurantes, Bares y Similares de Chile	Correos y Telégrafos de Chile emite la primera serie de filatelia turística "Vistas y Paisajes".
1939	Se crea organización Nacional Hotelera, según Decreto 4056. Se dicta el Decreto de Ley N° 184 con el cual se reemplaza "Servicios de Turismo" por "Dirección de Servicio y Turismo". Ese mismo año estará a cargo de Departamento de Información y Cultura.		EFE construye hoteles en Pucón y Puerto Varas. Se realiza la construcción de un camino que se extiende desde la boca de río Bodahue hasta las cataratas del mismo nombre en 1939	N/O
1940	N/O		N/O	Revista "Vuelo Austral". Libro "Chile o una loca Geografía"
1942	La Dirección de los Servicios de Turismo pasa a formar parte de la Dirección de Informaciones y Cultura, dependiente del Ministerio del Interior.	Se decide eximir a empresas de impuestos fiscales y municipales por el número de años que sean necesarios	N/O	N/O
1944	Consortio Hotelero conformado y financiado por Ferrocarriles del Estado, Banco Estado y Fisco.		N/O	N/O
1945	Creación de dos organismos turísticos: - Junta Nacional de Turismo - Departamento de Turismo	Plan de Inversión de Fondos Turísticos	N/O	Alberto de Agostini publica la obra "Paisajes Magallánicos-Itinerario Turístico"

1946	Propuesta de Financiamiento Mixto		Se construye el Hotel Puvchue.	N/O
1948	Departamento de Turismo dependiente de Ministerio de Relaciones Exteriores.	Las Tesorerías Fiscales seguían recibiendo fondos que producían las leyes de impuestos al turismo, los que pasaban a Rentas Generales.	N/O	N/O
1952	N/O		Panamericana Norte tramo Santiago – La Serena.	N/O
1953	N/O		Restauración por parte del Ministerio de Obras Publicas del Pukará de Lasana.	N/O
1954	N/O		Insuficiencia en el plano de las Telecomunicaciones en el país.	N/O
1955	Se crea Comisión Nacional de Turismo. Decreto N° 257.	El Director General de la Junta Nacional de Ferrocarriles del Estado, tiene un plan de inversión de fondos turísticos sometido a la aprobación del presidente de la República.	N/O	N/O
1959	Se promulga la Ley N° 3.353, para regular la implementación de la Tarjeta de Turismo, instrumento requerido para el control migratorio de los turistas		N/O	Congreso Panamericano de Turismo.
1960	Ley N° 355 en donde se crea la Dirección de Turismo (DITUR), dependiente del Ministerio de Economía, Subsecretaría de Comercio e Industria.	ODEPLAN financia estudios específicos.	N/O	Se publicita un nuevo servicio de la empresa de transporte “Vía Sur”.

1964	Se creó la Empresa Nacional de Telecomunicaciones.	ODEPLAN financia estudios específicos.	N/O	Se completó la Carretera Panamericana Norte. Se une de ese modo Arica con Quellón.
1969	Se promulgó la Ley N° 17.169, para posteriormente ser creados los Consejos Regionales de Turismo. Creación de los Consejos Regionales de Turismo.	ODEPLAN financia estudios específicos.	N/O	N/O
1970	Plan Nacional de Desarrollo Turístico.		N/O	N/O
1971	Enseñanza del Turismo como profesión en la Universidad Técnica del Estado.		N/O	N/O
1972	N/O		N/O	Reunión anual de los Organismos Oficiales de Turismo.
1973	N/O		N/O	Primeras Jornadas Nacionales de Turismo.
1974	Decreto 146 del Ministerio de Agricultura que considera de valor turístico árboles y arbustos, prohibiendo su poda a 100 metros de orillas de caminos rurales, ríos, lagos y lagunas.		N/O	N/O
1975	Se crea el Servicio Nacional de Turismo		N/O	N/O

CAPÍTULO 5: ¿QUÉ PROBLEMA PEDAGÓGICO BUSCA RESOLVER ESTE SEMINARIO DE GRADO?

PROPUESTA PEDAGÓGICA

Como profesionales de la educación, es necesario y pertinente aterrizar la investigación creando una propuesta pedagógica, la cual permita vincular los contenidos enmarcados en el curriculum nacional, logrando de esta manera un trabajo multidisciplinar con otras áreas de estudio, a través de diferentes actividades que se plantearán como propuesta.

En este sentido, esta investigación, servirá por un lado para enseñar los distintos procesos dentro del periodo de 1926 hasta 1975, evidenciados en el desarrollo del objetivo número tres, expresados en el cuadro síntesis. .

Para abarcar el contenido se creó, como principal material didáctico, una línea de tiempo, la que se presenta como parte del tercer punto de esta investigación, la que será utilizada como recurso en el desarrollo de las clases presentadas, como en la realización de una actividad. A partir de ello, es posible generar un trabajo multidisciplinar, con la ayuda del área de artes. Es interesante evidenciar dentro de un establecimiento un trabajo en conjunto con los docentes, apuntando a un desarrollo integral de los estudiantes, evaluando diferentes aristas. Por tanto, se requiere la ayuda del profesor de Artes Visuales, para poder trabajar en la confección de la línea de tiempo, similar a la planteada en el seminario, donde dicho docente pueda hacer una evaluación conjunta al docente de Historia y Geografía, considerando aspectos creativos y conceptuales, pertinente a cada sector.

A continuación se presenta una planificación de clase y actividades respectivas, que los estudiantes deben desarrollar. Primero, se pretende hacer una clase expositiva, donde se presenten los contenidos, pertinente a los planes y programas de tercero medio, con el inicio del presidencialismo y la importancia del rol protagónico del Estado. Luego, ¿De qué manera se puede incorporar el

turismo como un foco importante de desarrollo económico, bajo el periodo del Estado Desarrollista, ligando los contenidos que plantea el currículo? Para dilucidar esta interrogante, se ha confeccionado una segunda planificación, la cual apunta al desarrollo de una actividad en clases conjunto a un trabajo de investigación, que pretende evaluar diferentes habilidades y competencias con el fin de apuntar a un progreso exhaustivo del estudiante, al cual en la actualidad poco se atiende, situación que aqueja cada vez más a los resultados negativos de los estudiantes, ya que el contexto da cuenta de un número cada vez más elevado de niños con necesidades educativas especiales (NEE), los cuales quedan segregados y disminuidos con las evaluaciones formativas tradicionales que sólo apuntan a un desarrollo conceptual y memorísticas de los procesos.

Planificación clase 1

Nivel: Tercero medio.

Unidad 1: Entre guerras.

NOMBRE PROFESOR/A:				TIEMPO: 90 minutos.	
APRENDIZAJE ESPERADO	OBJETIVO DIDÁCTICO			ACTIVIDAD	INDICADOR DE LOGRO
	Comprender a nivel conceptual los procesos que posibilitan la instauración del Estado Desarrollista en Chile, por medio de la formalización de contenidos (ppt).				
	CONTENIDO CONCEPTUAL	CONTENIDO PROCEDIMENTAL	CONTENIDO ACTITUDINAL		
Comprender que en la primera mitad del siglo XX la sociedad chilena experimenta una profunda crisis social que desemboca en el retorno al presidencialismo y en creciente protagonismo del Estado en el desarrollo económico y social.	Crisis del capitalismo. Estado Desarrollista. Presidencialismo.	Relación entre contenido de la clase anterior y conocimientos previos. Análisis de imagen. Comprender la redefinición del papel del estado en los procesos económicos y en la promoción del bienestar social	Concentración y atención para escuchar al profesor. Participación en clases. Respeto y valoración entre las opiniones vertidas en el aula. Valoraran la opinión del otro y la necesidad de la organización y respeto en sociedad.	Por medio de un análisis iconográfico se reconoce y define, con los estudiantes, el concepto de crisis .Conjunto a ello el profesor vincula y explica el concepto Estado Desarrollista.	Describe características del concepto de crisis. Comprende y relaciona el concepto crisis y Estado Desarrollista.

Guión Metodológico, clase 1

Inicio: El profesor entra a la sala de clases, saluda a sus estudiantes y procede a pasar la lista. El profesor inicia la clase preguntando ¿Qué entienden por crisis? A partir de un análisis iconográfico y una lluvia de ideas, se pretende que los estudiantes puedan confeccionar en conjunto una definición elaborada con ayuda del profesor, de manera que se pueda establecer una relación con la instauración del Estado Desarrollista en Chile a partir de la crisis del capitalismo (20 minutos).

Desarrollo: Posteriormente el profesor entrega una definición de Estado Desarrollista, señalando las consecuencias que llevan a que el Estado asuma un rol protagónico. Además se contextualiza con la primera mitad del siglo XX en Chile, el inicio del periodo presidencial, el fin de la era del salitre, la crisis del 29 y sus repercusiones en el país, la creación de la Corporación de Fomento (CORFO), implantación del modelo de Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI), todo esto apoyado de imágenes proyectadas por el ppt (55 minutos).

Cierre: Para terminar, se pregunta a los estudiantes ¿Qué se ha visto la clase de hoy? A partir de sus comentarios y aportes, el profesor establecerá a partir de ello, el comienzo de la función del Estado como un ente garante del bienestar social, manifestando las dimensiones sociales, políticas y económicas de las cuales se hace cargo para lograr un desarrollo para Chile en términos concretos (15 minutos).

Planificación clase 2

Nivel: Tercero medio.

Unidad 1: Entre guerras.

NOMBRE PROFESOR/A:				TIEMPO: 90 minutos.	
APRENDIZAJE ESPERADO	OBJETIVO DIDÁCTICO			ACTIVIDAD	INDICADOR DE LOGRO
	Identificar los conceptos claves trabajados en clases, a través de análisis de texto y relacionar el contenido mediante respuestas de desarrollo.				
	CONTENIDO CONCEPTUAL	CONTENIDO PROCEDIMENTAL	CONTENIDO ACTITUDINAL		
Evaluación del modelo de desarrollo basado en la Industrialización Sustitutiva de las Importaciones, centrando la atención en el fomento y desarrollo del turismo bajo la intervención del Estado y privados.	Modelo de Industrialización Sustitutiva de Importaciones (ISI) Turismo	Caracterizar el modelo ISI. Comprender la relación que hay entre el modelo ISI y el fomento y atención a ciertas dimensiones económicas del país.	Concentración y atención para escuchar al profesor Respeto por las preguntas y opiniones de sus compañeros. Concentración para realizar la actividad.	Se entrega una guía de actividades, donde los estudiantes deberán desarrollar análisis de textos, preguntas de desarrollo, y construir fichas resúmenes de 7 contenidos que deberán realizar de manera grupal en sus casas.	Identificar a las características del modelo ISI. Describir y comprender el concepto de turismo y Estado Desarrollista.

Guión Metodológico, clase 2

Inicio: El profesor entra a la sala de clases, saluda a sus estudiantes y procede a pasar la lista. El profesor inicia la clase preguntando ¿Qué vimos la clase anterior? Luego, mediante un ppt. se caracteriza el Modelo de Industrialización Sustitutiva de Importaciones, contextualizando el momento político de Chile. Desde ahí, se enfatiza en la dimensión económica, desprendiendo el turismo como un área de la cual el Estado fija su atención, tras las primeras intervenciones privadas, a comienzos del siglo XX (20 minutos).

Desarrollo: El profesor entrega la guía de actividades, lee en voz alta las instrucciones, preguntando si hay alguna duda para ejecutar el trabajo, el que deberá ser entregado al finalizar la clase. Luego se dispone a explicar la actividad número 2, la cual deberá ser entregada la próxima clase. Durante el desarrollo de la actividad, el docente opera como un facilitador del aprendizaje, atendiendo a las limitaciones y dudas de los estudiantes (60 minutos).

Cierre: El profesor, genera el cierre de la actividad número 1, realizando una socialización a nivel general bajo la pregunta: ¿Cual es la relación del Estado Desarrollista con respecto al turismo? Por último pregunta nuevamente si queda alguna duda para la actividad número 2 (10 minutos).

Guía de actividades

tema: El Estado Desarrollista y el fomento turístico en Chile.

Nombre: _____ Curso: 3 Medio ____
Puntaje Total: Puntos Puntaje: _____ Nota: _____

Clase Número: 2

Unidad 1: El mundo Entre Guerras

Objetivo Didáctico: Analizar las características del Estado desarrollista en Chile, a través de la actividad turística.

INSTRUCCIONES

- Este trabajo se realiza de forma individual.
- Las faltas de ortografía serán sancionadas.
- La fecha de entrega es impostergable.
- Las respuestas deben estar dentro del espacio señalado.
- El plagio en este trabajo llevará automáticamente a la calificación mínima 2.0
- Esta actividad consta de dos partes. La primera se realiza y entrega dentro del periodo de clases. La segunda deberá realizarse en sus casas.
- Fecha de entrega:
 - 1 Actividad: 23 de mayo de 2013
 - 2 Actividad: 28 de mayo de 2013

Actividad 1

ÍTEM I: Análisis de fuentes: Lee atentamente el siguiente documento y luego responde las preguntas en el espacio señalado.

Texto 1: “(...) El capitalismo individualista entra en crisis por dos razones principales: por su orgánica incapacidad de evitar las crisis económicas y por su insensibilidad frente a las exigencias de las clases sometidas, sin protección alguna, a la intemperie de la competencia (...) Es necesario, por lo tanto, institucionalizar el principio de la protección social, y esto exige que el sistema económico capitalista sea sometido al control de la sociedad y que la lógica de la oferta y la demanda sea moderada de alguna forma por la lógica de la justicia distributiva”.

Fuente: Bobbio, Norberto, Matteucci, Nicola y Pasquino, Gianfranco (2005). “Diccionario de política”. (Decimocuarta edición). Siglo veintiuno editores. México.

Texto 2: “El rol protagónico que asumen los Estados, plantean la necesidad de una regulación económica por tres razones: a) porque los asalariados adquieren un lugar estratégico como productores y como consumidores; b) porque la prolongación de la Guerra pone de relieve que sus consecuencias no afectan a todos por igual, perjudicando, fundamentalmente, a los asalariados; y c) porque los diversos Estados se ven obligados a establecer políticas de planificación y movilización colectiva de recursos, abandonando las ideas capitalistas”.

Fuente: Barroso, María de la O y Castro, Nelly (s/f). Estado de Bienestar y crisis económica. Una revisión bibliográfica.

1) A partir de los textos y lo aprendido en clases, exponga que entiende por:

Estado Desarrollista :

2) De acuerdo al texto 1: ¿Por qué es necesario institucionalizar el principio de protección social? Fundamente su respuesta.

3) De acuerdo al texto 2: Explique las tres razones que llevan al Estado a regularizar la economía.

TURISMO:

Definición 1: “Fenómeno geográfico que implica el movimiento por el territorio de personas, dinero y bienes, y porque tiene una plasmación espacial con importantes repercusiones territoriales, ambientales, culturales y socioeconómica”. Fuente: Barrado, Diego y Calabuig, Jordi. (2001). “Geografía mundial del turismo”. Editorial Síntesis. Madrid, España.

Definición 2: “El turismo comprende las actividades que realizan las personas durante los viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año con fines de ocio, negocio y otros”. Fuente: Sánchez, Amparo. (1998). “Introducción al turismo”. Editorial OMT. Madrid. España.

4) A partir de los textos y lo señalado en clases, confeccione su propia definición de turismo.

Turismo:

B) ¿Quiénes son los primeros agentes que inician la intervención en la actividad turística? Mencione algunos ejemplos que den cuenta de esta intervención.

C) ¿Por qué cree que el Estado chileno decide invertir y potenciar la actividad turística?

Actividad 2

Fichas resúmenes:

Elementos que debe contener una ficha de resumen:

1. Título (nombre del tema).
2. Síntesis de la consulta o resumen de las ideas principales.
3. Referencia de las fuentes bibliográficas o de consulta.
4. En el ángulo superior derecho se anotará la inicial del título del tema.

Instrucciones:

- I. De acuerdo, al periodo estudiado (1926-1975) y a los contenidos trabajados en clases, confecciona 7 fichas resúmenes atingente a los siguientes contenidos, con la ayuda de la línea de tiempo (que debes confeccionar con la ayuda del sector de artes), sitios web (memoria chilena, icarito) y tu libro de clases. Máximo 4 personas.

- 1- Estado Desarrollista
- 2- Turismo
- 3- Ferrocarriles del Estado
- 4- Revistas privadas y estatales
- 5- Modelo ISI
- 6- Automóvil Club
- 7- Industria hotelera

Modelo de Fichas resúmenes

Portada	Presentación Página 1 : Titulo Nombre del colegio Departamento de historia y geografía Estudiante Profesor Curso Ficha 1 <table border="1" data-bbox="894 732 1461 1054"><tr><td>Nombre del colegio Departamento de historia y geografía Titulo Estudiante : Profesor : Curso : Fecha:</td></tr></table>	Nombre del colegio Departamento de historia y geografía Titulo Estudiante : Profesor : Curso : Fecha:	
Nombre del colegio Departamento de historia y geografía Titulo Estudiante : Profesor : Curso : Fecha:			
Desarrollo (3 fichas)	Ficha <table border="1" data-bbox="894 1128 1526 1480"><tr><td>Contextualización Histórica: <hr/><hr/><hr/> Dibujo Representativo del Tema <table border="1" data-bbox="911 1345 1510 1445"><tr><td> </td></tr></table></td></tr></table>	Contextualización Histórica: <hr/> <hr/> <hr/> Dibujo Representativo del Tema <table border="1" data-bbox="911 1345 1510 1445"><tr><td> </td></tr></table>	
Contextualización Histórica: <hr/> <hr/> <hr/> Dibujo Representativo del Tema <table border="1" data-bbox="911 1345 1510 1445"><tr><td> </td></tr></table>			
Conclusión	FICHA <table border="1" data-bbox="894 1637 1526 1901"><tr><td>. Conclusión <hr/><hr/><hr/><hr/></td></tr></table>	. Conclusión <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>	
. Conclusión <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>			

CAPITULO 6: RESULTADOS FINALES

CONCLUSIÓN

El proceso de institucionalización y desarrollo del turismo en Chile entre los años 1926 y 1975, se enmarca dentro del Estado Desarrollista en Chile, el cual surge en el gobierno de Arturo Alessandri Palma (1920-1924), y será perfeccionado por los gobiernos radicales de Pedro Aguirre Cerda, Juan Antonio Ríos y Gabriel González Videla desde 1938 a 1952. Este proceso ocurre bajo el contexto internacional de post-primera guerra mundial, y el nuevo sistema que surge a raíz de la crisis económica de 1929, propulsado por el economista John Maynard Keynes. Además se desarrolla en el contexto de la Segunda Guerra Mundial, en el cual Estados Unidos se va a posicionar como potencia y se van a crear organizaciones como la ONU y la CEPAL; que tendrán como objetivo la implementación del modelo ISI en América. En Chile, este proceso va a finalizar con la irrupción del neoliberalismo tras el golpe militar en 1973.

Durante este periodo la consolidación del turismo en Chile, se gesta a partir de una decidida y fuerte intervención estatal, unida a una estrecha colaboración del sector privado, enmarcado en las políticas de tendencia keynesiana, manifestándose también como instrumento efectivo para el control y la divulgación de las características naturales y culturales del territorio nacional.

El turismo en Chile comienza con iniciativas privadas, a comienzos del siglo XX, donde los miembros de las sociedades anónimas dedicadas al comercio de hotelería, restaurante, transporte y viabilidad, se dieron cuenta que si especializaban sus esfuerzos en crear un espacio adecuado tanto al consumo como adaptándose a estándares internacionales que gustaran a los extranjeros, podrían vender una ilusión de espacio placentero con altos niveles lucrativos en tiempos donde las personas gustosamente, desean descansar y consumir. El espacio debía ser adecuado a la realidad geográfica expandiendo sus redes de acceso, siendo así, la conectividad es un factor importante a la hora de pensar en la comodidad del consumidor, más no la totalidad del asunto. El asumir

tareas gubernamentales y legislativas desde la organización del rubro, el manejo de fondos de inversión, trabajadores y sus salarios, espacios materiales, funciones laborales, es una tarea minuciosa que requirió gran cantidad de trabajo.

Las primeras instituciones privadas que van a apoyar el fomento del turismo, van a ser el Automóvil Club de Chile y la Asociación de Hoteles, Bares y Similares agrupaciones que van a ser la base, para que otras instituciones inviertan en el rubro y puedan generar la masificación de éste. Cabe mencionar aquí que la carretera Panamericana, una de las principales infraestructuras para el desarrollo turístico, nace alero del Automóvil Club de Chile, la cual se construye luego del Primer Congreso de turismo realizado en Chile, que finalmente llega a unir al continente americano con los años.

La publicidad también juega un papel fundamental, surgiendo las dos revistas más importantes del periodo: “La guía del Veraneante” y “En Viaje”, por parte del sector estatal, las cuales son las encargadas de hacer el trabajo de promocionar los sectores atractivos del país previamente seleccionados por el Estado. En cuanto a esta selección prevalecerán algunos sectores por sobre otros, siendo el menos favorecido el norte por contar con poco equipamiento y poseer un paisaje considerado hostil, resaltando con evidencia las bondades del sur de Chile, promoviendo la “Suiza Chilena”, parte de una creación imaginaria y simbólica. Principalmente, lo más atractivo de la publicidad era el uso de imágenes, relatos de experiencias viajeras, mapas, información de interés, constituyéndose como un texto que era infaltable en los hogares y escuelas siendo parte de la cultura popular.

Como promotor, el sector privado va a ser un importante eje en la masificación del turismo, ya que va a ser el primero en crear propaganda y guías turísticas, tales como “El amigo del viajero” o “El turista”. Obviamente este factor va a estar determinado para generar recursos económicos, ligados a sus ganancias y a aumentar sus ingresos, sobre todo una vez que se dieron cuenta de la importancia que iba adquiriendo el turismo, si bien este no generaba mayores dividendos, promovía el ingreso de extranjeros al país, siendo este un factor de preocupación importante para las empresas que van a invertir en el rubro.

Pero va a ser en el aspecto demandante, donde el rol de los privados se evidencia con más claridad, ya que van a ser éstos los que comenzarán a exigir al Estado que invierta y fomente el turismo, apoyando las instancias que las empresas van a crear y dando facilidades para que se puedan potenciar, lo que se materializó en una serie de documentos encontrados y que evidenciaban la solicitud de subsidios y ayudas económicas por parte del Estado. Cada una de ellas irán directamente a mejorar la infraestructura y conectividad, áreas de interés para el desarrollo del turismo, lo que sin duda propiciaba que las ganancias del sector se reinvirtieran en el mismo y no fueran a dar a otro lado.

La intervención privada, es posible gracias a los avances tecnológicos y a las posibilidades de que la gente común, pueda aprovechar sus espacios y tiempos de ocio. La creación de los periodos de vacaciones, ayudaron enormemente al fomento de la industria turística. Esto dado por ejemplo, por la masificación del automóvil, lo que conlleva a que más gente pueda viajar en familia dentro del país. La llegada de buses, permitirá que crezca el campo de los viajes masivos a destinos donde la línea férrea no llega, limitante para recorrer diversos lugares.

El Estado comienza su accionar mediante la aprobación de una legislación y gestionando un sistema burocrático que permitiera el funcionamiento y la prosperidad a la actividad, esto institucionaliza la actividad en el ámbito público. Establecidos los roles y funciones sería más sencillo reproducir los pasos para quienes se interesaban por difundir e invertir en el rubro, permitiendo la incursión del sector privado y del Estado en esta área.

Con el tiempo la sección de turismo cobró mayores espacios dentro de la estructura estatal, contó con tres inspectores que debían fiscalizar ciertas áreas despreocupadas por el aparato burocrático expresadas en grandes filtraciones de dinero debido a que el mecanismo creado para rendir impuestos era muy fácil de adulterar y evadir, exigiendo así un mayor perfeccionamiento de los sistemas de control tributario por parte del Estado, uno de estos intentos fue la creación de los comités locales de Turismo que tenían como finalidad ver la realidad de cada sector de forma autónoma, resolviendo de alguna manera los problemas de orden que se presentaban.

Luego la sección se especializó aún más y pasó del Ministerio de Hacienda al Ministerio de Fomento, debido a su alto nivel de empleabilidad y divisas que generaba, los recursos recaudados fueron reinvertidos en el contrato y rentas de personal asociado, mobiliario, accesos y maquinara para facilitar su ejecución, lo que generaba la inyección de recursos que el turismo necesitaba, para desarrollarse y potenciarse como una actividad económica importante.

El eje del financiamiento para el turismo se sustentó en el impuesto, de ese modo en la década de 1930 el impuesto a los pasajes de los distintos tipos de transportes fue un sustento de las políticas de Alessandri durante los años 1932 y 1938, donde los recursos recaudados se vieron complementados con las franquicias especiales para turistas buscando con ello consolidar por primera vez una política de turismo. Inclusive para 1935 esta incipiente política turística vino a realizar las primeras expropiaciones de sitios para fines turísticos, con lo cual se fomentó la reinversión en el área hotelera y servicios, sin embargo los planes de acción casuísticos expresaron sus falencias mostrando una falta de orden y dejando al descubierto una estructura gubernamental inapropiada en la institución lo cual provocó que hacia mediados de siglo la actividad turística no generara mayores expectativas en relación a años anteriores, pero sin embargo ante esta crisis se observa la estrecha relación existente durante todo el periodo con el sector privado.

De 1948 a 1960 la forma en que se llevará a cabo la administración del sector será precaria, sumado a lo limitados recursos y a la ambigüedad de la contabilidad que poco daba cuenta de las pérdidas económicas sostenidas. Con la conformación de la oficina de planificación ODEPLAN, se logrará resolver la mayor parte de las falencias administrativas y financieras que hasta el momento existían, haciendo diagnósticos y proponiendo planes de acción en ciertos lugares del país. A partir de este momento el turismo tendrá mayor importancia para el Estado. Así en 1970 el Plan Nacional de Turismo bajo el gobierno de Salvador Allende será un bastión de gran importancia que verá su máxima expresión en el nacimiento de la carrera de Turismo en la Universidad Técnica del Estado en 1971.

En años anteriores el desarrollo material se traducirá necesariamente en el fomento del turismo, mediante una mejor y mayor cobertura vial, hotelera,

férrea, portuaria, aérea y en el plano de las telecomunicaciones. Todos estos elementos generan condiciones favorables para el desarrollo turístico debido a que el Estado crea más espacios necesarios para masificar la actividad turística como en el caso de la construcción de infraestructura, pero también se crean las condiciones favorables para que la población pueda consumir y demandar un servicio turístico debido a que tiene más y mejores lugares donde alojarse, pero también tiene una mayor accesibilidad a estos destinos turísticos.

En cuanto al rol del sector privado, en favor del turismo, va a estar enfocado en tres aspectos centrales: como emprendedor, como promotor y como demandante. Los que grafican la importancia y las necesidades que este nuevo rubro fue creando en el país.

La red ferroviaria contaba con limitantes, pues no permitía una mayor libertad y flexibilidad para la población para abordar ciertos destinos turísticos, pues el Turismo estaba más bien condicionado en función del lugar donde estaban las estaciones de ferrocarriles. En este punto es cuando la necesidad de construir caminos se hace un tema de relevancia para el Estado, aquí surge el aspecto emprendedor de los privados ya que estos fueron pioneros en la construcción de caminos, desde antes que el Estado se viera enfrentado a esta necesidad, ya que si bien la red estatal fue construida con fines prácticos de accesibilidad los particulares pretenden que la gente pueda acceder por medio de estas redes viales a sus instalaciones y zonas que poseían un potencial turístico.

Otra importante labor fue el rol de las mejoras y creación de obras portuarias, aeropuertos y el desarrollo de las telecomunicaciones, que permitirán una mejor integración y una mayor facilidad para la población a acceder a sus destinos turísticos ya que el progreso de las comunicaciones e infraestructura en el territorio, acortando los tiempos de viaje, abaratando los costos de la actividad turística, obteniendo como resultado la masificación del turismo.

Es importante agregar que la implementación de infraestructura no era sólo con fines turísticos, sino que además lo que se buscaba también era el progreso y modernización del país, mejorando con ello las condiciones para el desarrollo de la industria y de paso una respuesta a las demandas que las instituciones

exigían. Sin embargo, implícitamente esta acción tuvo un componente ideológico, consolidándose como un instrumento político y estratégico que buscaba la integración y el control territorial, no solo atacando fines económicos, sino que bajo la necesidad de conectar sectores aislados, colonizar y ocupar territorios deshabitados por chilenos, pues es a través de una mayor conectividad y asentamiento de la población se garantiza el control y la legitimación soberana del territorio chileno, constituyéndose como una actividad que no es al azar y que tiene como potestad ser un elemento protagonista en la configuración de la nación y de elementos identitarios.

Sin embargo, la temática del control territorial, con respecto al turismo como un mecanismo, se evidencia de manera implícita en el presente trabajo, ya que el desarrollar este punto saldría de los márgenes de la investigación, por lo cual se plantea que sería un buen desafío para posteriores estudios.

Si bien durante la época de estudio se sientan las bases del turismo que se desarrolla en la actualidad, hoy en día se evidencia que en la que la actividad turística no tan solo se desarrolla de forma masiva en los balnearios o los sectores cordilleranos, sino que se ha diversificado y expandido en diversas áreas, se ha abierto a nuevos mercados tanto nacionales como internacionales. Además, aparte de ser un elemento que estaba sujeto al estado o a los privados, hoy en día se desarrolla de manera más autónoma y no está sujeto ni al ferrocarril ni al automóvil ya que han surgido otras formas de llevar a cabo el turismo, ya no sólo limitándonos en usar vehículos motorizados, sino que se han explorado nuevos medios.

Para finalizar, se ha evidenciado el desarrollo del turismo a lo largo del periodo estudiado, sosteniendo la hipótesis inicial. El Estado a través de un proceso de institucionalización consolida dispositivos que facilitan el desarrollo del turismo en Chile, sector donde el privado tuvo una participación limitada al principio en cuanto a los dividendos que dejaba el sector, lo que resultaba muy arriesgado debido a los considerables costos económicos y de distancia que esto presentaba, versus el dominio y protagonismo que detentaba el estado a quien estos inversionistas pedían recursos para poder sustentar su actividad. Se suma a esto lo rígido que eran los tiempos de ocio los cuales sólo se limitaban

al periodo estival, sin embargo con el tiempo el escenario fue cambiando y los particulares fueron cobrando mayor importancia y protagonismo debido a la flexibilidad de destinos llegando a ser un fuerte y atractivo nicho económico para una gran variedad de rubros, dentro y fuera del país. Sin embargo la instauración institucional tanto del estado como de los privados debió pasar por muchos aprendizajes antes de perfeccionarse hasta lo que conocemos en la actualidad con el servicio Nacional de Turismo (SERNATUR).

BIBLIOGRAFÍA

Fuentes Primarias:

- Asociación de Turismo de Puerto Varas (1930,12 de noviembre) “Ministerio de Fomento, Solicitud de 5.000 pesos al Ministro de Fomento, Luis Matte Larraín”. Santiago, República de Chile, Archivo del siglo XX.
- Circular N° 54: H.A.G.C.L.C.J..D.D., Santiago, 10 de agosto de 1945. Extraído de Folletos legislación, Biblioteca Nacional, 1945.
- Contraloría general de la República (1931, 18 de febrero) Autorización para invertir dinero fiscal en las dependencias del Departamento de turismo del Ministerio de Fomento. Santiago, República de Chile, Ministerio de Fomento, Departamento de turismo Archivo del siglo XX.
- Dirección de Turismo. (1970) Plan nacional de desarrollo turístico, 1971-1976, Biblioteca del Congreso Nacional. Santiago, Chile.
- La oficina de planificación y su acción en el sector turístico. 1968. Documento estatal. Santiago de Chile.
- Ministerio de Fomento (1931, 11 de febrero) Decreto de Ley N°304 Inversión de 5000 pesos desde el Ministerio de Fomento con el objetivo de “hermosear” el Muelle de pasajeros de la ciudad de Puerto Varas. Santiago, República de Chile, Departamento de turismo, Archivo del siglo XX.
- Ministerio de Fomento (1935 ,23 de abril). Decreto de Ley N° 821. Santiago, República de Chile. Archivo del siglo XX.
- Ministerio de Fomento 1937. Octubre. Archivo 1252.

- Ministerio de Fomento. República de Chile. Decreto de Ley N° 4.585. Archivo del siglo XX.
- Ministerio de economía y fomento (1970-1976) Plan nacional de desarrollo turístico. Santiago, Dirección del turismo de Chile. (DITUR)
- Oficina de Planificación Nacional. Desarrollo del Sector Turismo en Chile. (1979). Decenio de 1960-1970, Santiago, S.E.
- Oyarzún, (1939) Carta enviada al Ministerio de Fomento. Santiago, Chile, 7 de Agosto de 1939.
- Servicios de turismo, Av. Bernardo O`Higgins #1452. Carta de petición del Alcalde de Toltén y Presidente del Comité Local de turismo de Toltén, Don Arturo Bianchi Gundián, Don Demetrio Cárdenas Uribe, al Ministro de Fomento Santiago, República de Chile, Ministerio de Fomento, Archivo del siglo XX.
- Torreblanca, Edecio (1930, 27 de enero), Consulta al Ministro de Fomento, Don White, respecto del presupuesto del año 1930 para rentas y contratación de un técnico fotógrafo e impresor de parte de Fernando Orrego Puelma, Jefe del Departamento de Turismo..Santiago, República de Chile, Ministerio de Fomento, Departamento de turismo. Archivo del siglo XX.
- Wiederhold Jermán Presidente de La Asociación de turismo de Puerto Varas. Vicepresidente, Schulz Carlos (1930 ,12 de noviembre). Solicitud y presupuesto de 5000 pesos de parte de, para obtener dinero del Ministerio de Fomento (Ministro Don Edecio Torreblanca White) e invertir en mobiliario para sus dependencias y en la re-estructuración en infraestructura de “La Poza”, “La isla Loreley” , “El monte calvario”, “El mirador de Puerto Rosales”, “La quebrada del diablo”, “La Isla Gotschlich”, y el aseo de las playas de “Puerto Varas” Santiago, República de Chile, Ministerio de Fomento Archivo del siglo XX.

Revistas:

- "El Turista" Guía general del turismo en Chile (1930) Gustavo García Díaz, editor. Santiago: s.n.
- Guía del Amigo del Viajero en Chile, 1924. Biblioteca Nacional de Chile. Santiago de Chile.
- Guía del Veraneante. Guía de Turismo de los Ferrocarriles del Estado- Talleres gráficos FF.CC del E. 1935-1936, Santiago, Chile.
- Guía del Veraneante. Guía de Turismo de los Ferrocarriles del Estado- Talleres gráficos FF.CC del E. 1950. Santiago, Chile.
- Revista En Viaje. Revista de Turismo de los Ferrocarriles del Estado – Talleres gráficos FF.CC del E., Hotel Portillo. Revista En Viaje n° 345, 1962, Santiago.
- Revista En Viaje. Revista de Turismo de los Ferrocarriles del Estado- Talleres Gráficos FF.CC del E, Primera Portada. Revista En Viaje n°1, 1933, Santiago.
- Revista En Viaje. Revista de Turismo de los Ferrocarriles del Estado – Talleres gráficos FF.CC del E. Revista En Viaje n° 15, 1935, Santiago.

Fuentes Secundarias:

Libros

- Álvarez Sousa. (1994). "El ocio turístico en las sociedades industrializadas avanzadas". Editorial Bosch.

- Benavente, Mario. (1952). "El turismo y la economía nacional". Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de Chile.
- Barrado, Diego y Calabuig, Jordi. (2001). "Geografía mundial del turismo". Editorial Síntesis. Madrid, España.
- Bethell, Leslie. (1991). "Historia de América Latina", tomo 7, (1870-1930). Editorial Crítica. Barcelona, España.
- Bethell, Leslie. (1992). "Historia de América Latina", tomo 10, América del sur (1870-1930). Editorial Crítica. Barcelona, España.
- Bielschowsky, Ricardo. (1998). "Cincuenta años de pensamientos de la CEPAL: una reseña". Santiago de Chile. CEPAL.
- Bielschowsky, Ricardo & Prebisch, Raúl et.al (1998). "Cincuenta años del pensamiento en la CEPAL: textos seleccionados". Santiago de Chile. CEPAL.
- Bobbio, Norberto, Matteucci, Nicola y Pasquino, Gianfranco (2005). "Diccionario de política". (decimocuarta edición). Siglo veintiuno editores. México.
- Booth, Rodrigo. (2009). "Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile 1913-1931".
- Booth, Rodrigo (2010). "El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística". Universidad de la Sorbonne Nouvelle. París, Francia.
- Booth, Rodrigo (2008) "Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la *Guía del Veraneante* (1932-1962)", *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En línea], Debates, Puesto en línea el 16 febrero 2008, consultado el 16 marzo 2013.

- Callizo, Javier. (1991). "Aproximación a la geografía del turismo". Editorial Síntesis. Madrid, España.
- Casals, María Carolina. (1999) "La Empresa de Ferrocarriles del Estado y el desarrollo del Turismo en Chile, 1925-1975". Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Facultad de Historia, Geografía y Ciencia Política, Pontificia Universidad Católica de Chile. Santiago.
- Cortés, Macarena. "Arquitectura moderna y turismo en Chile: Madera piedra en el Hotel Termas de Puyehue y el hotel Portillo". PUC. 2013-06-15.
- Dewailly, J.-M. (1998). "Images of heritage in rural regions". En R. Butler; M. Hall y J. Lenkins (Eds.), *Tourism and recreation in rural areas* (pp. 123-137). Chichester: John Wiley and Sons.
- Elordi, Clarence Leeson (1962). "La industria del turismo". Universidad de Chile. Escuela de Derecho. Santiago de Chile. Editorial Universitaria S.A.
- Faúndez, Julio. (1992). "Izquierdas y democracia en Chile, (1932-1973)", ediciones BAT. Santiago, Chile.
- Fausto, Boris (1992). Brasil: estructura social y política de la Primera República. En "Historia de América Latina" (Tomo 10) Bethell, Leslie (ed.). Barcelona: Editorial Crítica.
- Figueroa, Oscar & Rozas, Patricio (2005) "Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: el caso de Chile". CEPAL.
- Gallo, Ezaquiel. (1992). Política y sociedad Argentina 1870-1916. En "Historia de América Latina" (Tomo 10) Bethell, Leslie (ed.). Barcelona: Editorial Crítica.
- García Matus de la Parra, María y Valdivia, Ingrid. (2012) "La empresa de ferrocarriles del estado de Chile y el despertar del turismo nacional: rutas

y paisajes” Garrido Volumen 3 N° 2. Páginas 88-101. Universidad de Playa Ancha Valparaíso – Chile, consultado el 10 de Abril 2013.

- Hobsbawm, Eric. (2004) “Historia del Siglo XX”. (Séptima Edición) Editorial Crítica. Barcelona, España.
- Lanfant, m. F. (1994) “Identité, memoire, patrimoine et touritification de nos societès”. Paris: Gallimard.
- Leeson Elordi, Clarence. (1962). La industria del turismo. Editorial universitaria. Santiago de Chile.
- Meller Patricio. (2007) “Un siglo de economía política chilena (1980-1990)”. (Tercera edición). Editorial Andrés Bello. Santiago de Chile.
- Meyer Krumholz, Daniel. (2004). “Economía turística en América Latina y el Caribe”, editorial Universidad externado de Colombia.
- Meyer, Krumholz, Daniel (2004). “Políticas sectoriales de turismo en América Latina y el Caribe. Colombia, Bogotá”. Editado en el Externado de Colombia.
- Miller, David. (1987). “Enciclopedia del pensamiento político”. Alianza editorial. Brasil.
- Muñoz Santibáñez, Rogelio (1942). “Nuestro turismo. Sus factores económicos y su dependencia de la técnica de las comunicaciones”. Dirección general de las prisiones-imp. Santiago de Chile.
- Prebisch, Raúl (1949). “El desarrollo económico de la América Latina y algunos de sus principales problemas”. CEPAL. Santiago.
- Prebisch, Raúl. (1949) “Estudio económico de América Latina, 1949”. CEPAL. Santiago de Chile.

- Prebisch, Raúl (1973). “Interpretación del proceso de desarrollo latinoamericano en 1949” .Primera edición 1951. Santiago de Chile.
- Samuelson, Paul y Nordhaus, William. (1996). “Economía”. Editorial Mc Graw Hill. España.
- Sánchez, Amparo. (1998). “Introducción al turismo”. Editorial OMT. Madrid. España.
- Uribe, Manuel María (1969) “El turismo y su importancia”. Memoria para optar al grado de licenciado de ciencias jurídicas y sociales. Altamira Rotopress. Madrid.
- Villalobos, Sergio. (1990) “Historia de la ingeniería en Chile”, Editorial Hachette.
- Voitti, Emilia (1992). *Brasil: la era de la reforma 1870-1890*. En “Historia de América Latina” (Tomo 10) Bethell, Leslie (ed.). Barcelona: Editorial Crítica.

Artículos de Internet

- Barroso, María de la O y Castro, Nelly (s/f). *Estado de Bienestar y crisis económica. Una revisión bibliográfica*. Recuperado el 11 de marzo de 2012. Disponible en: <http://www.usc.es/congresos/xiirem/pdf/32.pdf>
- Bonilla Adrián y Páez, Alexei. (2003). *Populismo y caudillaje: una vieja historia*. En Vanguardia, dossier, América Latina, Neoliberalismo, Populismo, N°4. Barcelona. Recuperado el Disponible en: <http://www.flacso.org.ec/docs/artpopycrau.pdf>.
- Booth, Rodrigo. (2008) Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la Guía del Veraneante (1932-

1962). Revista Nuevo Mundo Mundos Nuevos [En línea], Debates, Recuperado el 15 abril 2013. Disponible en: <http://nuevomundo.revues.org/25052>; DOI: 10.4000/nuevomundo.25052.

- Booth, Rodrigo. (2010). "El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético". Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística. (Núm.1). Revista Historia Universia. [En Línea].URL http://revistahistoria.universia.cl/pdfs_revistas/articulo_112_1285888012302.pdf
- Cammarata (2006). El turismo como práctica social y su papel en la apropiación del territorio. Recuperado el 6 de abril del 2013. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar//ar/libros/edicion/lemos/20cammar.pdf>
- García, María & Valdivia, Ingrid (2012). La empresa de ferrocarriles del Estado de Chile y el despertar del turismo nacional: rutas y paisajes. Valparaíso, Chile. Recuperado el 23 de Marzo de 2013. Disponible en: <http://www.hemisfericosypolares.cl/articulos/031-Garcia%20Valdivia-Ferrocarriles%20Turismo%20En%20Viaje.pdf>
- Melo, Juan Alberto (2003). *Populismo, democracia y federalismo*. Buenos Aires. Recuperado el 11 de abril de 2013. Extraído de la página de la sociedad Argentina de análisis político. <http://www.saap.org.ar/>.
- Olmos, Claudio y Silva, Rodrigo (s/f). *El rol de Estado chileno en el desarrollo de las políticas de bienestar*. Recuperado el 11 de abril de 2013, disponible en: <http://www.expansiva.cl/media/publicaciones/indagacion/documentos/20100709141427.pdf>
- Pérez, Melena, Morales, Yuri (2011). *La teoría desarrollista de Raúl Prebisch y la política de industrialización en América Latina*. recuperado el 12 de abril del 2013. Disponible en: http://www.isri.cu/publicaciones/lista_articulosl_2011.html.

- Poblete, Mario. (2006). *Populismo latinoamericano: Una perspectiva comparada*. En revista electrónica “Ciencias Sociales Online”, de Noviembre 2006, Vol. III, No. 3. Universidad de Viña del Mar – Chile. Recuperado el 10 de abril de 2013. Disponible en : http://www.uvm.cl/csonline/2006_3/pdf/populismo%20comparado.pdf
- Riesco, Manuel (2006). *¿Un Nuevo Estado de Bienestar Desarrollista en Formación? Chile en América Latina*. INTERNATIONAL FORUM on the Social Science – Policy Nexus. Buenos Aires. Recuperado el 11 de abril de 2012. Disponible en: http://www.cep.cl/Cenda/Cen_Documentos/Pub_MR/Ensayos/Paper_BAires_Esp.html
- Ruiz, Manuel (2011). *Tesis doctoral: Políticas públicas en salud y su impacto en el seguro popular en Culiacán, Sinaloa, México*. Recuperado el 13 de abril de 2013. Disponible en: http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2012/mirm/politicas_culiacan.html
- Santana, Agustín (2002). “Desarrollos y conflictos en torno al turismo rural: claves y dilemas desde la antropología social”. Prepublicación de Laboratorio de Antropología Social. Universidad de La Laguna, Tenerife. Recuperado el 15 de abril del 2013. Disponible en: <http://turismoirresponsable.info/wp-content/uploads/2012/11/50a5425974074.pdf>