

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

LA MUNICIPALIDAD DE VIÑA DEL MAR Y EL FOMENTO DEL TURISMO, 1920-1950¹

THE MUNICIPALITY OF VIÑA DEL MAR AND THE PROMOTION OF TOURISM, 1920-1950

Juan Carlos Yáñez Andrade

Universidad de Valparaíso, Chile.

juancarlos.yanez@uv.cl

<https://orcid.org/0000-0003-0317-3292>

¹ El presente artículo forma parte del proyecto FONDECYT de Iniciación N°11190167 titulado “Los trabajadores se toman un descanso. Las políticas de promoción del tiempo libre y el turismo social en Chile: 1927-1973”.

Recibido el 18 de junio de año

Aceptado el 02 de noviembre de 2021

Resumen

El presente artículo indaga sobre la labor que llevaron a cabo en Chile los municipios en materia de fomento del turismo. Los pocos estudios que han abordado el turismo desde una perspectiva histórica han privilegiado el papel del Estado en su desarrollo. Se sugiere que los municipios dispusieron de herramientas legales para ocuparse del turismo, aunque la ausencia de autonomía y escasez de recursos hizo más difícil la formación de una burocracia a nivel local. El caso de estudio que se presenta es la Oficina de Informaciones y Turismo de la Municipalidad de Viña del Mar creada en 1928, que permite comprender las relaciones entre las autoridades del Estado y las del poder local. Las fuentes comprenden los archivos del Ministerio de Fomento y de la Municipalidad de Viña del Mar, presupuestos ministeriales, además de las sesiones parlamentarias y prensa.

Palabras Clave: Turismo, Municipalidad, Promoción, Municipalidad de Viña del Mar, Chile

Abstract

This article investigates the work the municipalities of Chile in tourism promotion. The few studies that have approached tourism from a historical perspective have privileged the role of State in its development. It is suggested that the municipalities had legal tools to deal with tourism, although the lack of autonomy and scarcity of resources made it more difficult to form a bureaucracy at the local level. The case study that is presented is the Tourism and Information Office of the Municipality of Viña del Mar created in 1928, which allows us to understand the relationships between the State authorities and those of the local power. The sources include the archives of the Ministry of the Promotion and the Municipality of Viña del Mar, ministerial budgets, as well as the parliamentary sessions and the press.

Keywords: Tourism, Municipality, Promotion, Municipality of Viña del Mar, Chile

Para citar este artículo:

Yáñez Andrade, Juan Carlos. La Municipalidad de Viña del Mar y el fomento del turismo, 1920-1950. Revista Notas Históricas y Geográficas, número, 28 – Enero -Junio, 2022: pp. 70-92.

1. INTRODUCCIÓN

El año 2010 se promulgó la más reciente ley de turismo en Chile denominada “Del sistema institucional para el desarrollo del turismo”, la cual sentó las bases institucionales para pensar las actuales políticas turísticas, con fuerte presencia del Estado y la empresa privada como colaborada. Con ello se creó una Subsecretaría de Turismo que vino a ampliar la capacidad de gestión del antiguo Servicio Nacional de Turismo creado en 1975. Sin embargo, la ley relega a un importante actor, como es el municipio, a una función operativa, participando en los planes reguladores comunales y la definición de los límites urbanos en zonas declaradas de interés turístico.

De esta forma, se hace necesario tener una mirada histórica de cómo evolucionó la gestión municipal en materia turística y su relación con la institucionalidad del Estado, interesada desde fines de la década de 1920 en el desarrollo del turismo en Chile. El objetivo central del presente artículo es analizar el papel que tuvo el municipio en la promoción y fomento turístico, así como las relaciones de cooperación y de conflicto que tuvo con el Estado en el cumplimiento de ese objetivo.

La historia del turismo ha sido un campo de creciente interés en América Latina durante los últimos años. Clásicos son los estudios sobre la zona del Río de la Plata y el surgimiento de los balnearios del Atlántico.² Para el caso de Chile, la historia del turismo no ha tenido un importante desarrollo, aunque se pueden observar interesantes líneas de investigación, en especial en la historia urbana, el turismo social y el desarrollo institucional.³ Sin embargo, el papel del municipio en la gestión del turismo no es un aspecto que haya sido destacado por las investigaciones históricas sobre la materia.⁴ Como excepción podemos citar el trabajo de Nelly Da Cunha, quien estudió el papel del municipio de Montevideo en la promoción turística.⁵ En Chile han sido las ciudades y no los municipios las que han primado como base de los estudios sobre el desarrollo del turismo. Localidades como Cartagena representan el ícono del turismo social, analizándose como espacio de contacto entre diversos grupos sociales.⁶ En otros casos, el turismo ha sido abordado como clave explicativa de los procesos de modernización de las ciudades.⁷

² Elisa Pastoriza, *Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar* (Buenos Aires: Editorial Biblos, 2002); Silvia Ospital, “Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920-1940”, en *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, núm. 2, (2005): 63-84.

³ P. Castagneto, *Una historia de Viña del Mar* (Santiago: Ril Editores, 2010); Macarena Cortés, *Turismo y arquitectura moderna en Chile* (Santiago: Arq Ediciones, 2014); Bárbara Silva, “La espacialidad y el paisaje en las representaciones nacionales durante el Frente Popular chileno, 1938-1941”, en *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, núm. 1 (2018): 129-153; Patricia Vidal, “Se nos desconoce y se nos ignora como país turístico. El problema de la propaganda turística en Chile entre 1929 y 1959”, en *Apuntes*, núm. 85, 23-52.

⁴ Para el caso europeo, véase John Walton y James Walvin, *Leisure in Britain, 1788-1939* (Manchester: Manchester University Press, Oxford Road, 1983); John Walton, *The British Seaside: holidays and resorts in the twentieth century* (Manchester: Manchester University Press, 2000).

⁵ Nelly Da Cunha, *Montevideo ciudad balnearia (1900-1950). El municipio y el fomento del turismo* (Montevideo: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, 2010).

⁶ Abel Cortez, “Disputas por la playa. Turismo, sociedad y violencia simbólica en los inicios de la masificación social del balneario de Cartagena”, en *Gestión Turística*, núm. 21 (2014): 33-59.

⁷ Macarena Cortés, “El paisaje urbano como nueva postal turística de Chile: las ciudades de Santiago, Valparaíso y Osorno, 1930-1960”, en *Revista AUS*, núm. 17 (2015): 18-23.

Sugerimos en este artículo que si bien los municipios contaron con un marco normativo desde 1925 –Decreto Ley núm. 740 sobre Organizaciones y Atribuciones de las Municipalidades– para promover de manera temprana los atractivos de sus ciudades y entornos rurales, la falta de recursos y de autonomía dificultó muchas de esas primeras iniciativas. Por el contrario, el Estado dispuso desde 1929 –con la Ley núm. 4585– de un Departamento de Turismo (DPT) que formuló las primeras políticas de promoción e inspección sobre la materia, dando forma a una naciente burocracia. Si bien durante la década de 1930 el Estado fortaleció las instancias de promoción turística a nivel local, ante la imposibilidad de extender su ámbito de intervención a todos los puntos del país, los conflictos que tuvieron los municipios con el Estado por obtener mayores recursos y autonomía en la gestión turística muestran las dificultades en armonizar los intereses locales con los nacionales.

El presente artículo se organiza en cuatro secciones. La primera hace referencia al marco normativo que se aprobó a partir de 1929 y que permitió la creación del DPT, el cual resultó fundamental para el desarrollo posterior de dicha actividad. En una segunda sección, se estudian los Comités Locales de Turismo (CLT) que empezaron a organizarse a mediados de la década de 1930 y que consistieron en alianzas entre municipios y el empresariado local con la finalidad de promover el turismo. Por último, se aborda como caso de estudio la experiencia que significó la creación en 1928 de la Oficina de Informaciones y Turismo de Viña del Mar, responsable de implementar la promoción y el fomento turístico durante el periodo de estudio. Esta elección permite analizar con mayor profundidad la gestión turística a partir de un municipio icónico del turismo nacional y comprender las complejas relaciones que se establecieron entre el nivel central del Estado y las autoridades locales.

Las fuentes utilizadas en esta investigación comprenden la documentación del Ministerio de Fomento y del Interior que se encuentran en el Archivo Nacional de la Administración, junto con las del Archivo Histórico de la Municipalidad de Viña del Mar. Además, se revisaron las sesiones parlamentarias, prensa local y revistas. Por último, para abordar la importancia asignada al turismo por parte del Estado, se revisaron los presupuestos ministeriales respectivos y la evolución de las inversiones durante el periodo de estudio.

2. EL MARCO NORMATIVO PARA LA PROMOCIÓN DEL TURISMO

El Ministerio de Fomento fue el vehículo clave para la implementación de un proyecto de recuperación económica durante el gobierno de Ibáñez⁸. Creado en 1927, con el Decreto con Fuerza de Ley N°7912, entre sus objetivos estaban el fomento a la industria y la producción, el desarrollo agrícola y ganadero, la promoción del crédito agrario, comercial e industrial, regulación forestal, políticas de regadío y concesiones de agua, la estadística de la República, fomento y regulación de la navegación, caminos y ferrocarriles, entre otras prerrogativas.⁹

⁸ Gonzalo Vial, *Historia de Chile. La dictadura de Ibáñez (1925-1931)* (Santiago: Editorial Fundación, 1996).

⁹ Adolfo Ibáñez, “Los ingenieros, el Estado y la política en Chile: del Ministerio de Fomento a la Corporación de Fomento: 1927-1939”, en *Historia*, núm. 18 (1983): 45-102.

En este contexto, era evidente que la formulación de una política de turismo debía recaer en el Ministerio de Fomento, en la medida que las autoridades entendieron la importancia del turismo como actividad económica.

En cuanto al ingreso de turistas las estadísticas para la primera mitad del siglo XX son prácticamente inexistentes y no permiten dimensionar del todo el impacto que el turismo tuvo en la economía. A comienzos del siglo XX la vía marítima era prácticamente la vía exclusiva que tenían los visitantes extranjeros para ingresar al país. Para ello diferentes compañías navieras unían Europa y Norteamérica con el puerto de Valparaíso. A partir de 1913 las estadísticas consignan el ingreso por vía terrestre, en especial por el Ferrocarril Transandino que conectaba con Argentina a través de la Cordillera de Los Andes. A partir de 1926 el ingreso por tierra comenzó a superar al ingreso por vía marítima. Desde 1929, las estadísticas registran los primeros ingresos por vía aérea: en 1929 ingresaron 110 pasajeros, en 1930, 287 y en 1931, 261. Para el año 1941 el ingreso por esta vía aérea alcanzaba la importante suma de 5.468 pasajeros.¹⁰ De acuerdo con datos oficiales, el ingreso de visitantes al país fue irregular, mostrando momentos de una importante alza en 1914, con 47.147 ingresos, y otros de una baja ostensible, como en 1918, con 17.953 ingresos. La tasa de crecimiento promedio de las visitas entre 1908 y 1940 fue de un 3 % anual, aunque entre 1940 y 1950 se dio un crecimiento superior al 10 % anual, lo que permitió más que duplicar los ingresos, desde los 46.368 en 1940 a los 102.489 en 1950.¹¹

El DPT del Ministerio de Fomento fue creado por la Ley N°4585 de febrero de 1929, conocida como Ley de Turismo, con la finalidad de fomentar y regular la actividad.¹² El personal inicial comprendió un director, acompañado de un secretario, para alcanzar en 1931 un número de 31 funcionarios, entre los cuales estaban fotógrafos, dibujantes, litógrafos, traductores, fotograbadores e inspectores.¹³ Entre las funciones más importantes del DPT estaban el dar a conocer dentro y fuera del país los atractivos turísticos; fiscalizar la publicidad y promoción de las diversas agencias; fomentar la construcción de centros de alojamiento; inspeccionar hoteles y casas de hospedaje, junto a las empresas de turismo; velar por la conservación de las bellezas naturales y monumentos históricos; y proponer medidas para facilitar la construcción de sitios turísticos y el desplazamiento de los turistas.¹⁴

Las fuentes de financiamiento del DPT provenían del 1% de los boletos de Ferrocarriles del Estado, 1% de los pasajes marítimos y de un 2% aplicado a los viajes fuera del país. Además, contemplaba un impuesto de 20 pesos para los turistas extranjeros que usaran pasajes de primera clase y de 10 pesos para aquellos de segunda clase. Los nacionales de países limítrofes pagarían la mitad del impuesto del resto de los turistas extranjeros.

¹⁰ Dirección General de Estadística, *Anuario Estadístico* (Santiago: Imprenta Universo, 1941).

¹¹ Dirección General de Estadística, *Anuario Estadístico* (Santiago: Imprenta Universo, 1950).

¹² República de Chile, *Ley no.4585* (Santiago: República de Chile, 1929).

¹³ República de Chile, *Ley de Presupuesto de 1931* (Santiago: República de Chile, 1931).

¹⁴ Juan Carlos Yáñez, “El Instituto de Educación Hotelera de Chile: Una experiencia pionera de formación en el campo de la hospitalidad”, en *Estudios y Perspectivas en Turismo*, núm. 1 (2017): 178-193.

Los hoteles también debían pagar un impuesto de 0,50 pesos por facturas que no excedieran los 100 pesos y de 1 peso si excedían ese monto. Además, se recibía aportes por la venta de publicaciones y fotografías, multas por infracciones a la propia ley y fondos generales de la Ley de Presupuesto. La norma estableció que el presupuesto del Ministerio de Fomento debía destinar para la atención del Turismo una suma similar a las entradas que la propia ley aseguraba, con un claro objetivo de garantizar su adecuado financiamiento. Todas las entradas estaban destinadas al fomento del turismo, mejoramiento de los espacios vacacionales y pago del personal.

Las autoridades vieron en la promoción turística no solo una manera de abrir el país a los visitantes extranjeros, sino también el dar a conocer sus adelantos comerciales e industriales, no escatimando esfuerzos entre la empresa privada y el Estado en estas actividades publicitarias.¹⁵ Sin embargo, todo el fortalecimiento presupuestario del área de turismo del Ministerio de Fomento fue insuficiente para enfrentar los efectos de la crisis de 1929 y la consiguiente Gran Depresión que afectó a Chile durante la década de 1930. En 1931 el Congreso decidió el cierre del DPT argumentando la imposibilidad de sostener una repartición que no tenía la trascendencia social de otras reparticiones públicas¹⁶. Sin embargo, en 1932 se resolvió el nombramiento de un Inspector Jefe y otros cuatro funcionarios, con el claro objetivo de asegurar la recaudación fiscal de las actividades vinculadas al turismo, sumado al bajo costo de su contratación.¹⁷

En 1935 se creó un Servicio de Turismo dependiente del Ministerio de Fomento, lo que se explica por la necesidad de acompañar y sostener la recuperación del turismo como actividad económica y fuente de ingresos para el país. Esta visión del turismo como generador de recursos para la nación, se va a matizar en cierto grado con el triunfo del Frente Popular en 1938 y el ascenso a la Presidencia de la República de Pedro Aguirre Cerda (1938-1941).¹⁸ El ideario político del Frente Popular significó un esfuerzo de promoción e integración de los trabajadores a los beneficios del Estado social, con la finalidad de mejorar los indicadores sanitarios y la capacidad productiva del país¹⁹. Fue en torno a la institución denominada Defensa de la Raza y Aprovechamiento de las Horas Libres, creada en 1939, que el gobierno promovió actividades de uso del tiempo libre luego de la jornada de trabajo, que comprendían la realización de veladas artístico-culturales, así como la creación de bibliotecas móviles y centros de recreación.²⁰

¹⁵ Stefan Rinke, *Encuentros con el yanqui: Norteamericanización y cambio sociocultural en Chile (1898-1990)* (Santiago de Chile: Dibam, 2014).

¹⁶ Véase el discurso del diputado Gabriel González Videla, sesión núm. 42, Cámara de Diputados, 18 de agosto de 1931, 1476-1478.

¹⁷ Los funcionarios eran un Inspector-jefe de turismo (grado 6) con \$ 24,000 anuales; dos inspectores-visitadores (grado 11) con \$12,600 anuales cada uno; y un dactilógrafo (grado 16) con \$ 8,400 anuales. República de Chile, Ministerio de Fomento, Decreto Ley no.112, (Santiago: República de Chile, 1932).

¹⁸ Sobre el Frente Popular, véase Pedro Milos, *Frente Popular en Chile. Su configuración, 1935-1938* (Santiago: Lom Ediciones, 2008).

¹⁹ Rodrigo Henríquez, *En Estado Sólido. Políticas y politización en la construcción estatal. Chile, 1920-1950* (Santiago: Ediciones Universidad Católica, 2014); Bárbara Silva & Rodrigo Henríquez. “El pueblo del Frente. Representaciones sobre la ciudadanía en Chile: 1930-1950”, en *ERLACS*, núm. 103 (2017): 91-108.

²⁰ Juan Carlos Yáñez, “Trabajo y políticas culturales sobre el tiempo libre: Santiago de Chile, década de 1930”, en *Historia*, núm. 49 (2016): 595-629.

Además, se promocionaron balnearios populares en la costa central del país, colonias vacacionales para los escolares y programas veraniegos para los sindicatos organizados por la Caja del Seguro Obrero.²¹

Por el Decreto Orgánico del 28 de enero de 1939 el Servicio de Turismo comenzó a denominarse Dirección de los Servicios de Turismo (DST), con las mismas atribuciones y obligaciones del anterior DPT. Su creación se justificaba por el hecho de que “el incremento alcanzado por el turismo en Chile en los últimos años ha dejado en evidencia la necesidad de dar la mayor importancia al organismo oficial encargado del fomento, desarrollo y fiscalización de las disposiciones de la ley 4585”.²² Se estableció que la DST tendría tres secciones: inspección, propaganda e informaciones. Lo más novedoso, en comparación con el organismo anterior, fue la tarea de información, que incluía la recopilación y clasificación de las publicaciones extranjeras sobre turismo, información sobre visitas colectivas al país y la elaboración de un registro estadístico del movimiento turístico del país.

En 1940 se avanzó en la consolidación de la política turística de este primer periodo al crearse el Consejo Nacional de Turismo, el cual había sido propuesto originalmente en 1929 por el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, buscando reforzar las disposiciones de la Ley de Turismo, en especial las facultades del Ejecutivo de expropiar zonas consideradas con potencial turístico y de contratar empréstitos para fomentar su desarrollo.²³ De acuerdo con dicho proyecto, el Consejo Nacional de Turismo estaba formado por un presidente –nombrado por el Presidente de la República–, el Director de Turismo, el Director o Delegado del Departamento de Comercio del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Director del Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, el Director del Departamento de Tierras y Colonización, el Inspector General de Caminos, dos consejeros elegidos por el Presidente de la República y representantes gremiales del sector. Entre sus atribuciones estaban el asesorar al gobierno, proponer la construcción de hoteles, desarrollar la propaganda de destinos turísticos en el interior y exterior del país, junto con organizar vacaciones para empleados y obreros, entre otras.²⁴ Para reforzar su acción y autonomía financiera de otras reparticiones públicas el Consejo estaba facultado para contraer préstamos, por lo cual se creó un fondo de turismo. El Decreto Orgánico del Consejo, fechado el 17 de abril de 1940, estableció que dicho fondo estaría formado por aportes de la Ley de Presupuesto, un aporte único de la Corporación de Fomento y Reconstrucción de \$3.500.000, un aporte anual no inferior a \$600.000 de Ferrocarriles del Estado, donaciones privadas e ingresos propios del Consejo.²⁵

²¹Gonzalo Santander, *Por un veraneo al alcance del pueblo chileno. Políticas públicas para el aprovechamiento del tiempo libre y la higienización popular* (Santiago: Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Universidad Finis Terrae, 2019).

²²DIC, *Recopilación de las disposiciones legales y reglamentarias sobre los servicios que integran la Dirección General de Informaciones y Cultura* (Santiago: DIC, 1943), 128.

²³Cámara de Diputados, sesión núm. 28 del 30 de julio de 1929.

²⁴Roberto Muñoz, *Nuestro Turismo. Sus factores económicos y su dependencia de la técnica de las comunicaciones*, (Santiago: Memoria para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Chile, 1942).

²⁵DIC, *Recopilación de las disposiciones legales y reglamentarias sobre los servicios que integran la Dirección General de Informaciones y Cultura*, 168.

En el marco de la reforma administrativa del gobierno de Juan Antonio Ríos (1942-1946), se reestructuraron, bajo el Decreto de Ley N°6-4187 de agosto de 1942 del Ministerio del Interior, los distintos servicios de la administración del Estado. De esta forma las antiguas reparticiones que tenían por función desarrollar las actividades vinculadas al turismo, el ocio y tiempo libre, como la DST del Ministerio de Fomento, el Departamento de Extensión Cultural del Ministerio del Trabajo y la Defensa de la Raza y Aprovechamientos de las Horas Libres, se refundieron en un solo servicio dependiente del Ministerio del Interior, llamado Dirección General de Informaciones y Cultura. En esta Dirección se integraron además el Departamento de Municipalidades, la Dirección Superior del Teatro Nacional, el Consejo de Censura Cinematográfica, la Administración del cerro San Cristóbal y el Zoológico Metropolitano.

Para finalizar este recuento sobre el marco normativo de la promoción turística en Chile, es importante señalar las crecientes atribuciones que tuvieron los municipios en materia de turismo. La Ley de Organizaciones y Atribuciones Municipalidades de 1925 –Decreto Ley no.740– determinó en su artículo N°46, inciso N°18, que los municipios debían “fomentar el turismo, ya sea con la construcción de hoteles o posadas, de caminos u obras aparentes o con facilidades especiales para el objeto”.²⁶

Fue en este contexto de un temprano desarrollo del fomento turístico por parte del Estado, junto con la necesidad de encauzar los intereses público-privados de las distintas ciudades, que debe situarse la creación a mediados de la década de 1930 de los llamados Comités Locales de Turismo.

3. COMITÉS LOCALES DE TURISMO

Si tal como se señaló en la primera sección, el Estado dispuso desde 1929 de un marco normativo y presupuestario que le permitió formular las primeras iniciativas en materia de fomento y promoción turística, la crisis económica que afectó al país a partir de 1930 demostró los alcances limitados y siempre contingentes que podía tener la naciente burocracia del turismo en Chile. De esta forma, si el DPT se limitó en un comienzo a la ciudad de Santiago y se orientó a formular los lineamientos generales de la política turística, fueron las diversas instancias público-privadas de carácter local que buscaron organizarse para suplir este déficit. Las fuentes consultadas permiten observar el interés que tuvieron distintos sectores desde comienzos del siglo XX en promover el turismo y demandar del Estado un mayor apoyo en este ámbito. Destacan en este sentido los touring club y las sociedades pro-turismo y embellecimiento de diferentes ciudades.²⁷ Los municipios también comenzaron a crear, hacia fines de la década de 1920 y comienzos de la de 1930, sus propias oficinas de turismo e informaciones, con la finalidad de promover el turismo de acuerdo con los intereses locales.²⁸

²⁶ República de Chile, Decreto Ley núm. 740, 1925 (Santiago: República de Chile, 1925).

²⁷ Sociedad Pro-turismo y Embellecimiento, *Baedeker de la Provincia de Valdivia* (Valdivia: Imprenta Central, 1918).

²⁸ En la prensa y en los folletos del periodo se destacan las oficinas municipales de Valparaíso, Valdivia, Puerto Montt y Concepción.

En muchos aspectos estas iniciativas locales ayudaron en principio a paliar las dificultades que tenía el Estado en extender territorialmente sus ámbitos de intervención, pero por su relativa autonomía no siempre respondían a los intereses de las autoridades gubernamentales. De manera complementaria, Ferrocarriles del Estado jugó un papel importante en la creciente conectividad y movilidad que aseguró al mercado interno de pasajeros, además de las iniciativas de promoción turística que llevó a cabo.²⁹

A mediados de la década de 1930 comienzan a crearse los Comités Locales de Turismo (CLT), definidos como instancias público-privadas que buscaron promover los municipios y empresarios para fomentar el turismo local. Su origen podía deberse a la iniciativa de un alcalde, algún empresario local o Ferrocarriles del Estado³⁰, lo cual puede explicar que en su seno convivieran personas vinculadas con el rubro turístico, aunque en otros casos participaran autoridades muy poco relacionadas con la actividad, como los directores de colegio.³¹

El interés del Estado en apoyar estas iniciativas locales se observa en los presupuestos del Ministerio de Fomento durante la década de 1930. En 1935, en un presupuesto extraordinario aprobado por el gobierno de Arturo Alessandri, se destinó un monto de \$1.314.765 para apoyar el turismo. Las subvenciones comprendían \$340.000, de las cuales \$120.000 estaban destinadas a los CLT, aunque sin precisar el nombre de ellos.

A partir de 1936 el presupuesto del Ministerio de Fomento aparece con una partida asignada de manera permanente para el pago de personal –un Inspector Jefe, dos inspectores visitadores y un dactilógrafo– y el desarrollo de diversas actividades de fomento turístico, por un monto total de \$2.213.000³².

En este último se incluían las obras de mejoramiento en los destinos de turismo, entre los cuales estaban los CLT. En el presupuesto de 1942 del Ministerio de Fomento se destinaron \$253.000 al funcionamiento de los CLT. A partir de 1945 dicho monto disminuirá progresivamente (véase cuadro 1).

²⁹ M. J. García & I. Valdivia “La empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile y el despertar del turismo nacional: rutas y paisajes”, en *Estudios Hemisféricos y Polares*, núm. 2 (2012): 88-101.

³⁰ Véase, por ejemplo, *La Nación*, Santiago, 29 de junio de 1935, 10.

³¹ A propósito de la creación del Comité Local de turismo de Ancud, en ella participaban junto con el alcalde en calidad de presidente y el jefe de carabineros, el director del liceo y la directora de la escuela normal. *La Nación*, Santiago, 23 de julio 1935, 11.

³² República de Chile, *Ley de Presupuesto del Ministerio de Fomento (1936)* (Santiago: Imprenta La Nación, 1935), 9.

Cuadro 1: Presupuesto Comités Locales de Turismo (1942-1947)

CLT	1942	1943	1944	1945	1946	1947
Cartagena	20.000	20.000	20.000	20.000		
San Antonio-Tejas Verdes	20.000	20.000	20.000			
Quilpué	18.000	18.000	18.000			
Constitución	6.000	6.000	6.000	6.000		
Valdivia	10.000	10.000	10.000	10.000		
Ancud	6.000	6.000	6.000	6.000		
Arica	15.000	15.000	15.000	15.000		
Antofagasta	15.000	15.000	15.000			
Valparaíso y Viña del Mar	50.000	50.000	50.000	50.000		
Los Andes	18.000	18.000	18.000	18.000		
Temuco	15.000	15.000	15.000			
Osorno	15.000	15.000	15.000	15.000		
Puerto Varas	15.000	15.000	15.000	15.000		
Puerto Montt	15.000	15.000	15.000	15.000		
Punta Arenas	15.000	15.000	15.000			
Total	253.000	1.168.000	253.000	170.000	139.000	139.000

Fuente: Ley de presupuesto, 1942-1947 (Santiago: República de Chile, 1947)

Tal como se observa en el cuadro 1, los aportes del Estado para los CLT se distribuyeron a lo largo de todo el país, desde la ciudad de Arica por el norte a Punta Arenas por el sur. Sin embargo, en cuanto a los montos el apoyo estatal estuvo orientado a los destinos turísticos de la costa central del país y cuyos destinos estaban siendo promovidos en el marco del desarrollo del turismo social desde el gobierno del Frente Popular de Pedro Aguirre Cerda (1938-1941).

La revista *En Viaje*, órgano de Ferrocarriles del Estado, valoró la acción de distintos organismos en la promoción del turismo. Sin embargo, llamó a fortalecer su acción a través de una mayor cooperación:

Sin embargo, podría hacerse más, siempre que a esos servicios se le den las facultades necesarias para intervenir de lleno en todo aquello que se relaciona con la atención del visitante, con la fijación y control de las tarifas de vehículos de alquiler y servicios anexos de corteros, como en la administración y conservación de parques nacionales, reliquias históricas y centros de turismo, en los cuales se hace necesario mantener vigilancia y establecer el sentido de la responsabilidad. Así andarían las cosas en mejor forma, ya que todo aquello entraría a depender directamente de los Servicios creados exclusiva mente para ese fin.³³

³³ *En Viaje*, núm. 28 febrero de 1936, 1.

Las autoridades de gobierno, en su búsqueda por alinear la política turística local con la DST, decidieron normar el funcionamiento de los CLT, apuntando a que se convirtieran en la extensión del Estado en aquellas zonas donde la burocracia central no podía estar presente, aspecto que aparece claro en el Decreto N°263 de 1937 que reglamentó su funcionamiento. De hecho, todas las funciones reconocidas a los CLT correspondían a aquellas de la DST, apareciendo los CLT desde un punto de vista local como una delegación de sus funciones. Es así como el artículo N°1 del Decreto N°263, determinó que los CLT “son organismos de carácter regional destinados a asesorar en sus labores a los Servicios de Turismo del Ministerio de Fomento”. Los demás articulados del reglamento establecieron las funciones de promoción, recepción de turistas extranjeros, elaboración de programas turísticos, recopilación de estadísticas e inspección de establecimientos de alojamiento, transporte y agencias de viajes.

Sin embargo, el reglamento aseguró al Estado el control de los CLT, señalando que solo la DST podía aprobar su creación, junto con normar sobre sus integrantes, quedando en absoluta minoría los representantes de los intereses locales³⁴. Además, el artículo N°4 fijó sus objetivos, los que apuntaban a promover el desarrollo del turismo de la zona en que actuaban, pero de acuerdo “a las que, de un modo general o particular, les impartan los Servicios de Turismo”. A cambio de este control por parte de la burocracia del nivel central, el Estado se comprometió a garantizar el financiamiento de los CLT a partir de un plan de inversión propuesto a la DST. El reglamento, de manera acertada, buscó evitar el cruce de intereses entre el funcionamiento de los CLT y las iniciativas turísticas de orden comercial, prohibiendo de manera expresa a sus miembros u otra persona vinculada a su ámbito de acción a que recibiera fondos destinados al fomento turístico. Para ello los CLT debían tener un registro público de las empresas particulares dedicadas a las actividades turísticas reconocidas por al DST.

Una instancia que relevó las demandas locales en el fomento y promoción turística fue la convocatoria en 1939 al *Primer Congreso Regional de Turismo* de la ciudad de Valparaíso. Organizado por la Intendencia de Valparaíso y Aconcagua, junto con los Municipios de Valparaíso y Viña del Mar, entre sus temáticas estuvieron el fomento al turismo, los aspectos publicitarios, el mercado turístico, así como la dimensión cultural del turismo, entre otros³⁵. El llamado de la comisión organizadora en la voz del alcalde de Valparaíso, Pedro Pacheco, fue claro en la sesión inaugural en cuanto a poner en el debate público el turismo como una actividad que tiene efectos concretos en la vida de las personas:

A más de alguien podrá parecer extraño que nuestra primera actividad correlacionadora tenga por contenido un problema tan poco oportuno en esta fecha, como el Turismo. Pero si nos

³⁴ De acuerdo al artículo núm. 2, los CLT estarían formados por: el Intendente o Gobernador, el Alcalde de la Municipalidad, el Ingeniero de la provincia o el funcionario del Departamento de Caminos, el Comandante de Carabineros de la localidad, el funcionario de Aduanas que la Superintendencia designe, el funcionario de los Ferrocarriles del Estado que dicha empresa designe, un representante de las empresas particulares de transporte, un representante de la industria hotelera y un representante de los centros o clubes de deportes de primera categoría. Un representante del Departamento de Turismo participaba con derecho a voz, aunque no a voto.

³⁵ *Primer Congreso Regional de Turismo*. Valparaíso, Aconcagua (Valparaíso: Imprenta Universo, 1939).

detenemos a pensar un poco, llegaremos a la conclusión de que la vida toda de nuestras comunas está determinada, en gran parte, por la actitud que observen las autoridades frente a la importancia, a la organización y a la acción del fomento del turismo.³⁶

Además, el alcalde hizo una solicitud formal de fortalecer los organismos regionales de promoción turística, en especial en la protección de los visitantes.

Entre las conclusiones del congreso se debe destacar el llamado a formar un consejo regional de turismo bajo el prisma de la colaboración entre el Estado y los municipios, con el apoyo del sector privado. Entre los miembros que se sugería que formaran parte de dicho consejo estaban los representantes contemplados en el reglamento de los CLT, aunque con la exclusión del representante de la DST, lo cual estaba en sintonía con la demanda de que se delegara parte de sus atribuciones de inspección en el consejo regional de turismo. Por último, se solicitaba al gobierno que destinara por lo menos un 10% del total de los ingresos recaudados por concepto de contribuciones al turismo.³⁷

Es en este contexto de fortalecimiento del papel del Estado en la promoción turística, por un lado, y una demanda por mayor participación y consideración de los intereses locales por parte de los municipios, por otro, que hay que situar la creación y desarrollo de la Oficina de Informaciones y Turismo de la ciudad de Viña del Mar.

4. OFICINA DE INFORMACIONES Y TURISMO DE VIÑA DEL MAR

Instaurado el régimen presidencial con la Constitución de 1925, se establecieron en dicha carta las orientaciones fundamentales en la organización y funciones de las municipalidades del país³⁸. Si bien el Decreto Ley N°740 de 1925 determinó que los alcaldes y regidores serían electos de manera directa y universal, se estableció que los alcaldes de las principales ciudades del país serían nombrados directamente por el Presidente de la República. De esta forma Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931) nombró para dirigir la Municipalidad de Viña del Mar al empresario Gastón Hamel.

El 21 de junio de 1927 se formó una comisión integrada por el médico Carlos Van Buren, Emilio Costa, el empresario Carlos Barroilhet y Gastón Hamel en su calidad de alcalde, para que redactara un proyecto de mejoramiento de la ciudad.³⁹ Dicho proyecto fue presentado al Ministerio del Interior el 24 de septiembre de 1927, el cual reconocía en la ciudad de Viña del Mar

³⁶ *Primer Congreso*, 14.

³⁷ *Primer Congreso*, 29.

³⁸ Alfonso Valdebenito, *Evolución jurídica del régimen municipal en Chile (1541-1971)* (Santiago: Editorial Jurídica de Chile, 1973), 34.

³⁹ Roberto Bachmann, *Junta Pro-Balneario de Viña del Mar: ideas, organización y gestión municipal de un proyecto de modernización* (Viña del Mar: Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Universidad Católica de Valparaíso, 2004).

especiales condiciones de clima y cercanía a Santiago y Valparaíso, para formar un “centro de turismo” que atrajera a ciudadanos extranjeros dispuestos a gastar importantes sumas de dinero.⁴⁰ En línea con el espíritu que marcaba la administración del presidente Ibáñez, en orden a promover el turismo como actividad económica y garante de ingresos al país, el proyecto señalaba: “Chile no ha concedido importancia a esta materia y ello es la causa de las deficiencias palpables de balnearios y ciudades que si bien pueden pasar desapercibidas para el nacional, porque las ignora, no lo es así para el extranjero que exige toda clase de comodidades al igual de lo que se le ofrece en otras partes”.⁴¹

El médico Carlos Van Büren incorporó en el proyecto medidas como la construcción de baños higiénicos de carácter público para las clases populares y de una población modelo en el cerro Santa Inés, iniciativas que se enmarcaban en su interés por la medicina social. Carlos Barroilhet, empresario vinculado al cemento, propuso distintas obras públicas, en especial la pavimentación del camino costero que uniría Viña del Mar y Concón.⁴²

El Congreso aprobó el financiamiento del plan de mejoramiento de la ciudad de Viña del Mar –Ley N°4283 del 7 de febrero de 1928– contemplando una inversión de 14.000.000 de pesos, los cuales serían administrados por una “Junta Pro-Balneario de Viña del Mar” integrada por “dos vecinos designados por el Presidente de la República” y presidida por el alcalde de la ciudad.⁴³ De manera complementaria la ley estableció un monto de 1.000.000 de pesos para terminar la construcción de la piscina en la playa del Balneario de Recreo. La misma ley autorizó la creación de un Casino para “el pasatiempo y atracción de los turistas”, cuya parte de los ingresos estarían destinados al mejoramiento de la ciudad y a la Junta de Beneficencia Pública de la ciudad de Valparaíso.

En este proceso, que buscaba transformar la ciudad de Viña del Mar en el principal balneario del país, era fundamental que el municipio contara con una sección de turismo que ayudara en el proceso de promoción y fomento turístico. En noviembre de 1928, el alcalde Gastón Hamel propuso la creación de una Oficina de Propaganda y Turismo⁴⁴, la cual fue aprobada con el nombre de Oficina de Informaciones y Turismo (OITU) a cargo de Rodolfo Echeverría, quien recibiría un sueldo mensual de \$1.000. Su lenta constitución permitió en las semanas siguientes la contratación de un empleado y la adquisición de un quiosco para la labor de propaganda, ubicado en la plaza Parroquia, perteneciente a la Compañía de Electricidad y que hasta ese momento era ocupado por la agencia del periódico El Mercurio.⁴⁵

⁴⁰ “Proyecto de Ley”, Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 1, 28 de febrero de 1928, Archivo Histórico de la Municipalidad de Viña del Mar (AHMV).

⁴¹ “Proyecto de Ley”, Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 1, 28 de febrero de 1928 (AHMV).

⁴² Rodrigo Booth, “Turismo, panamericanismo e ingeniería civil: la construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón (1917-1931)”, en *Historia*, núm. 47 (2014): 277-311.

⁴³ República de Chile, *Ley núm. 4283* (Santiago: República de Chile, 1928).

⁴⁴ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 39, 21 de noviembre de 1928 (AHMV).

⁴⁵ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 41, 1 de diciembre de 1928 (AHMV).

Si bien sus funciones no aparecen especificadas, la OITU pronto recibió ofrecimientos para colocar un aviso luminoso y filmar películas sobre los atractivos turísticos de la ciudad.⁴⁶ A comienzos de 1929, el Consejo Municipal aprobó una publicación sobre Viña del Mar en la revista *Semana Porteña* de la ciudad de Valparaíso, para lo cual se contrataron cuatro páginas que debían ser elaboradas por la OITU.⁴⁷

La estrategia de contratar avisos publicitarios o informativos para promover la ciudad de Viña del Mar estaba en sintonía con las directrices generales que tenía la OITU y en especial con los presupuestos aprobados. De hecho, a comienzos de 1929 el Consejo Municipal aprobó el contrato con Exequiel Puelma Silva, director de la revista *Viña del Mar* –publicación miscelánea sobre la vida social viñamarina– para la adquisición de 2.000 ejemplares por un valor de \$2.000, junto con la inclusión en cada número de la revista de una sección especial sobre la ciudad.⁴⁸

Dicha sección se tituló indistintamente “Viña del Mar para el turista” y “Verano en Viña”, donde se destacaban los diversos atractivos de la ciudad y su vida social estival. En un formato donde las imágenes jugaban un papel importante, pronto los editores comenzaron a comparar a Viña del Mar con los mejores balnearios del mundo, utilizando convenientemente las imágenes de hoteles, teatros, playas y la residencia presidencial de Cerro Castillo:

“Ahora podemos decir –señalaba la revista *Viña del Mar*– con certeza y sin temor a equivocarnos que Viña del Mar puede parangonarse con los mejores balnearios del mundo; el gentío elegante que llega hasta nosotros está saturado de optimismo y de belleza; hay sonrisas alegres que suenan a gloria y bellezas amables que tienen remembranzas de un sueño encantador”.⁴⁹

⁴⁶ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 45, 26 de diciembre de 1928 y N°46, del 5 de enero de 1929 (AHMV).

⁴⁷ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 47, 14 de enero de 1929 (AHMV). Lamentablemente en la Sala Hemeroteca de la Biblioteca Nacional no se encuentran los números de la revista correspondientes a 1929.

⁴⁸ “Decretos de Pago”, Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 50, 13 de febrero de 1929 (AHMV). En la sala Hemeroteca de la Biblioteca Nacional existen los números de la revista *Viña del Mar* correspondiente a 1930.

⁴⁹ *Viña del Mar*, núm. 24, febrero de 1930, 24.



Imagen 1

Oficina de Informaciones y Turismo Viña del Mar

Fuente: Jorge Gustavo Silva, El libro de las municipalidades (1931): 404.

Los recursos para la OITU eran insuficientes, tanto en personal como en materiales de promoción. A comienzos de 1929 se aprobaron un conjunto de trabajos para la OITU, por un valor de \$1.686, que comprendían materiales de construcción y maestros de carpintería. Además, se aprobaron \$112 para la compra de cinco marcos para afiches y fotografías que servirían de información para los turistas que visitaran el quiosco.⁵⁰ De manera clara, la OITU no estaba respondiendo ni a los objetivos inicialmente propuestos por el proyecto de la comisión presidida por el alcalde Hamel, ni al espíritu que perseguía el financiamiento de la Ley N°4283 de 1928.

En este contexto, a partir de abril de 1929 el Consejo Municipal de Viña del Mar comenzó a cuestionar la utilidad de la OITU, tal como se observa en las actas municipales. A la necesidad

⁵⁰ “Decretos de Pago”, Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 50, 13 de febrero de 1929 (AHMV).

que manifestaron algunos de los miembros del consejo por conocer sus actividades, se sumaron las primeras críticas a los gastos en que había incurrido la OITU. Por de pronto, en la sesión del 3 de abril de 1929 el consejo desechó la propuesta elaborada por el Director de la OITU de elaborar unos afiches de propaganda, para lo cual se le solicitó elaborar otra propuesta.⁵¹ En este contexto, la OITU debió preparar un informe sobre sus distintas actividades durante los meses transcurridos desde su creación, el cual no logró convencer del todo a los integrantes del Consejo Municipal debido a “los muchos gastos que ha ocasionado esta oficina desde su creación”.⁵² A propuesta de Marcos Montt se suprimió el cargo de secretario de la OITU y, además, se acordó hacer una investigación para esclarecer la denuncia de su Director “respecto de que aparecen en las facturas cargadas a esta Oficina artículos que no le han sido entregados”.⁵³

En este clima desfavorable se iniciaron las conversaciones del alcalde Hamel con el Ministerio de Fomento para anexar la OITU al DPT. Los cuestionamientos de algunos miembros del Consejo Municipal pasaban por la falta de efectividad en su labor de propaganda y la existencia de una entidad centralizada a nivel del Estado que estaba mostrando interesantes resultados en materia de promoción turística.

El Consejo Municipal aprobó durante mayo de 1929 la anexión de la OITU al DPT, además de la entrega de una suma de \$20.000 a \$30.000 anuales para “ayudar al Ministerio de Fomento en la mantención de la oficina en esta ciudad”.⁵⁴ Las consecuencias inmediatas de la cesión de la OITU al Ministerio de Fomento fue la supresión de los contratos con las distintas revistas que promovían en sus páginas el turismo de Viña del Mar, como por ejemplo el acuerdo de adquisición de la revista Viña del Mar, argumentando que el DPT ya contaba con una revista de promoción titulada Boletín de Informaciones.⁵⁵

Sin embargo, tal como lo hemos señalado en la primera sección, luego de la crisis económica de 1929 y la posterior Gran Depresión, se decidió en 1931 la supresión del DPT, para solo ser reabierto en 1932 con un Inspector Jefe y otros cuatro funcionarios. De esta forma, la OITU volvió a depender de la Municipalidad de Viña del Mar, asumiendo a plenitud la tarea de difusión de los atractivos turísticos de la ciudad. De hecho, en la obra conmemorativa del abogado Jorge Gustavo Silva titulada *El Libro Sobre Municipalidades de 1931*, la OITU aparece asignada a la Municipalidad de Viña del Mar, destacando su labor informativa para los viajeros:

Viña del Mar cuenta con una oficina espléndidamente montada y atendida por personal competente para informar al viajero de cuanto haya menester, para mayor comodidad en su permanencia en el balneario. La Oficina de Informaciones Municipales, se preocupa hasta de que el viajero no sea explotado en el cambio de monedas.⁵⁶

⁵¹ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 56, 3 de abril de 1929 (AHMV).

⁵² Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 57, 11 de abril de 1929 (AHMV).

⁵³ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 57, 11 de abril de 1929 (AHMV).

⁵⁴ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 60, 8 de mayo de 1929 (AHMV).

⁵⁵ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 61, 18 de mayo de 1929 (AHMV).

⁵⁶ Jorge Gustavo Silva, *La nueva era de las municipalidades* (Santiago: Empresa Editoria Atenas, 1931): 405-406

La primera mitad de la década de 1930 estuvo marcada por la crisis económica y el déficit presupuestario, lo que hizo que las actividades vinculadas al turismo fueran inestables y dependientes de la situación financiera de cada año. A partir de la revisión de las Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar se observa que en algunos años se aprobaron recursos para la promoción, aunque no aparece asignada una partida a la OITU.⁵⁷ Para el año de 1931 la prensa de la ciudad criticó la estrategia turística que estaba implementando el municipio, en especial en dos aspectos. En primer lugar, haciéndose eco de ciertos sectores empresariales, se cuestionó el énfasis que la Municipalidad le daba a la promoción en el exterior y en las distintas ciudades de Chile, planteando, en cambio, la necesidad de promover una baja en el costo de vida en la ciudad y de esta forma atraer a los turistas.⁵⁸ En segundo lugar, la prensa criticó la decisión del municipio de darle funciones de promoción turística a los concesionarios del Casino, señalando que dicha actividad debía estar en manos públicas y no privadas.⁵⁹

Sin embargo, pese a estos tropiezos iniciales en la consolidación de una promoción turística por parte de la OITU, es a comienzos de la década de 1930 que comienza a instalarse la imagen de Viña del Mar como capital turística de Chile y uno de los mejores balnearios de la costa del Pacífico. La publicidad destacaba al menos cuatro lugares icónicos de la ciudad: El Casino, el Hotel O'Higgins, el paseo Miramar y la Playa Las Salinas.⁶⁰ Además, a su difusión ayudó la estrategia promocional en periódicos y revistas que realizaron los propios empresarios locales. A partir de 1933 se registran las primeras publicaciones sobre turismo elaboradas por la OITU.⁶¹

Un aspecto que fortaleció las acciones de promoción turística de los municipios fue la promulgación de la Ley de Organizaciones y Atribuciones Municipalidades de 1934, obligando a estas entidades a actualizar sus plantas administrativas en función de las nuevas tareas que la ley le había asignado. De esta forma, la Municipalidad de Viña de Mar estableció en su planta administrativa de 1936 el Departamento de Fomento del Turismo e Informaciones (DFT), que vino a reemplazar la OITU. El proyecto de reorganización administrativa estableció en su artículo N°48 que el DFT debería, por una parte, “atender todo lo relacionado con el fomento del turismo en general” y, por otra, “atender la explotación de los establecimientos municipales que tiendan a dar comodidad, recreo y diversión pública, como: el casino municipal, hoteles municipales, piscinas, etc.”.⁶²

Sin embargo, al momento de discutir el presupuesto para 1936, el Consejo Municipal decidió suprimir el cargo de Director del DFT, estableciendo en su reemplazo una sección, la cual estaría bajo la dependencia de una jefatura, indicio de los resquemores de tener al interior de la planta administrativa de un departamento independiente, con facultades claras dadas por la ley y con recursos para poder ejecutarlos.

⁵⁷ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 185, 31 de octubre de 1934 (AHMV).

⁵⁸ *El Comercio*, Viña del Mar, 7 de noviembre de 1931, 7.

⁵⁹ *El Comercio*, Viña del Mar, 2 de diciembre de 1931, 3.

⁶⁰ *En Viaje*, núm. 39, enero 1937, 57-64.

⁶¹ OITU, *Viña del Mar* (Valparaíso: Imprenta Universo, 1933).

⁶² Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 14, 9 de octubre de 1935 (AHMV).

El argumento para reducir las competencias del DFT a una sección, era la reducción de recursos, con lo cual se ahorrarían –según se señaló– \$21.000 anuales y se eliminaría la autonomía del DFT, tal como lo registran las actas municipales: “No es necesario mantener este servicio como un Departamento independiente, sino que, por el contrario, es preciso que siendo únicamente una sección, tenga una dependencia directa de la alcaldía”.⁶³

En materia presupuestaria, se observa hacia mediados de la década de 1930 una estabilidad en la continuidad administrativa luego de los primeros años post crisis económica, basado en un equilibrio entre ingresos y egresos municipales. En el caso de la Municipalidad de Viña del Mar, el presupuesto de 1936 –publicado en forma de folleto– permite analizar la importancia y consolidación del DFT.⁶⁴ El presupuesto para el DFT comprendía la suma total de \$67.600, destinados al pago de un Inspector Jefe y otros tres funcionarios, además de inversiones en publicidad y adquisición de materiales y muebles. La inversión en publicidad comprendía un total de \$25.000 que al parecer provenían de transferencias directas del presupuesto nacional (véase cuadro 2). De hecho, desde 1936 las inversiones en turismo comienzan a tener un aumento en el presupuesto del Ministerio de Fomento, destinando casi un 30% de dicho presupuesto al mejoramiento de los sitios de turismo, incluidos los CLT. Es en este contexto que se observa una cierta estabilización del presupuesto del DFT a partir de 1936.

Cuadro 2: Presupuesto del DFT (1936)

Cargos y gastos variables	Glosa	Ítem
Jefe de Informaciones-responsable del coliseo, stadium, piscina y playas	\$21.000	
Oficial grado 16	\$7.200	
Oficial grado 20	\$4.800	
Oficial grado 20	\$4.800	\$37.800
Propaganda de turismo	\$25.000	
Gastos menores	\$1.800	
Materiales y artículos de consumo	\$3.000	\$29.800
TOTAL	\$67.600	

Fuente: La Semana, Viña del Mar (1936)

⁶³ Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 16, 29 de octubre de 1935 (AHMV).

⁶⁴ Municipalidad de Viña del Mar, Presupuesto de la Municipalidad de Viña del Mar (Viña del Mar: La Semana, 1936).

Durante la década de 1940 la inversión en el DFT se estabilizó con los aportes del presupuesto nacional, destinando dichos recursos a la planta administrativa y a las labores de promoción, en un contexto de mayor holgura presupuestaria del país y una política turística de fuerte incentivo al turismo interno, con un enfoque de promoción social.⁶⁵ De acuerdo con el presupuesto nacional, estuvieron garantizados para el turismo de Viña del Mar durante la década de 1940 una suma de \$25.000 anuales, los cuales se destinaron a gastos de propaganda.⁶⁶

Hacia fines de la década de 1940, la planta administrativa aparece consolidada en torno a la figura de un director y cinco oficiales auxiliares.⁶⁷ Esto vino acompañado de mayores atribuciones y responsabilidades para el municipio, así como para el DFT, en especial en materia de estadísticas. Los municipios, a partir de la Ley Orgánica de Municipalidades, debían recolectar las estadísticas sobre oferta hotelera, ingreso de turistas por las vías marítimas, aéreas y terrestres, junto con el registro de los lugares de entretenimiento como playas, clubes y teatros. Por último, debían recabar antecedentes sobre festividades, concursos, exposiciones y programas de atracción hacia la ciudad.⁶⁸

En 1949, la Municipalidad de Viña del Mar aprobó la Ordenanza Local de Construcción y Urbanización, la cual definió el sector de Reñaca y Concón como zonas de interés turístico y desarrollo hotelero.⁶⁹ De esta forma, hacia 1950 Viña del Mar podía mostrar una historia reconocida y sostenida de apuesta por el turismo, historia no exenta de problemas pero que la hacía merecedora del justo título de la capital turística de Chile.

5. CONCLUSIONES

El objetivo central de este artículo fue estudiar la labor que llevaron a cabo los municipios en materia de turismo entre 1920 y 1950. Para ello se recurrió a fuentes ministeriales y municipales, junto con debates parlamentarios, prensa local y revistas. El marco institucional proveído por el Estado aseguró la creación en 1929 de un primer organismo de carácter centralizado denominado Departamento de Turismo. Si bien sus tareas de fomento turístico fueron importantes, así como su burocracia inicial –al menos hasta 1931– sus alcances a nivel nacional fueron limitados. Desde comienzos del siglo XX distintas organizaciones público-privadas asumieron a nivel local tareas de promoción turística, pero fueron los municipios que a fines de la década de 1920 organizaron las primeras oficinas de turismo. A esto ayudó la normativa que proveyó la Ley de Organizaciones y Atribuciones Municipalidades de 1925 que le asignó tareas de fomento turístico a los municipios.

⁶⁵ Bárbara Silva, “La espacialidad y el paisaje en las representaciones nacionales durante el Frente Popular chileno, 1938-1941”, en *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, núm. 1 (2018): 129-153.

⁶⁶ Para el presupuesto nacional de la década de 1940, Dirección General de Estadística, Anuario Estadístico (Santiago: Imprenta Universo, 1950). Para la asignación de los recursos para propaganda, véase Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar, sesión núm. 52, 14 de octubre de 1940 (AHMV).

⁶⁷ *Boletín Oficial de la Municipalidad de Viña del Mar*, núm. 175, enero de 1948, 6.

⁶⁸ *Boletín Oficial de la Municipalidad de Viña del Mar*, núm. 181, julio de 1949, 2.

⁶⁹ *Boletín Oficial de la Municipalidad de Viña del Mar*, núm. 180, junio de 1949, 5-6.

La creación a mediados de la década de 1930 de los primeros Comités Locales de Turismo es un indicio de las necesidades que tenían los diversos sectores en promover el turismo de sus respectivas ciudades. Su desarrollo inorgánico, así como la falta de claridad en quiénes debían conformarlos, hizo que se aprobará en 1937 un reglamento que formalizó su funcionamiento. Este reglamento fue importante por al menos tres motivos. En primer lugar, vino a regularizar una situación que se estaba dando de hecho desde 1935, en el cual el Estado financiaba un número importantes de Comités Locales de Turismo. En segundo lugar, el reglamento estableció con claridad quiénes debían participar en ellos, limitando el número de representantes de los intereses locales, asegurando, por el contrario, una mayoría de representantes de las instituciones centrales del Estado. Por último, se reconoció a través de este reglamento que el Departamento de Turismo, creado en 1929, no tenía la capacidad de llevar a cabo sus funciones de fomento en todas las ciudades del país, delegando, por lo tanto, parte de sus atribuciones en los Comités Locales de Turismo.

El caso de la Oficina de Informaciones y Turismo de Viña del Mar permitió analizar desde un prisma local el desarrollo del fomento turístico entre 1920 y 1950. Su creación en 1928 no está ajena al desarrollo de Viña del Mar como primer balneario de Chile. La Oficina de Informaciones y Turismo se conformó en base a un limitado presupuesto que estaba destinado principalmente a financiar un cargo de director y las tareas de promoción. La escasez de recursos, así como una estrategia promocional reducida a contratar avisos publicitarios o reportajes en la prensa local, limitaron su acción, lo que explica en parte las dificultades que tuvo para legitimarse al interior de la burocracia municipal.

La promulgación en 1934 de la Ley de Organizaciones y Atribuciones Municipales obligó a los municipios a actualizar sus plantas administrativas debido a las nuevas tareas que la ley le asignaba. La transferencia de recursos desde el presupuesto nacional le aseguró a la Municipalidad de Viña del Mar un ingreso permanente entre 1935 y 1945 de \$25.000 anuales para promoción, permitiendo que de manera lenta pero sostenida se consolidara una burocracia del turismo en el municipio. En 1936 se creó el Departamento de Fomento del Turismo e Informaciones que reemplazó a la antigua Oficina de Informaciones y Turismo, estando a cargo de un director y tres oficiales.

Hacia la década de 1940 la planta administrativa del Departamento de Fomento del Turismo e Informaciones se consolidó en un contexto de crecientes atribuciones que tuvieron los municipios en materia de fomento turístico, en especial en cuanto a la recopilación de estadísticas. Además, Viña del Mar avanzó en su desarrollo urbanístico, estableciendo en 1949 nuevas zonas de interés turístico y de desarrollo hotelero, lo que le permitió asegurar un lugar de privilegio como principal balneario del país.

Futuras investigaciones debieran continuar explorando el desarrollo del turismo en las distintas localidades del país, poniendo énfasis en la conformación de una primera burocracia a nivel municipal, así como el papel de los diversos intereses locales en el fomento turístico y su relación con el Estado.

6. REFERENCIAS

ARCHIVO: Actas Municipales de la Municipalidad de Viña del Mar (AHMV), 1928-1940.

HEMEROGRAFÍA: Boletín Oficial de la Municipalidad de Viña del Mar, 1948-1949; Cámara de Diputados, 1929-1935; Diario El Comercio, Viña del Mar, 1931; Diario La Nación, Santiago, 1935; Revista En Viaje, Santiago, 1936-1937; Revista Viña del Mar, Viña del Mar, 1930.

Bachmann, R. 2004. Junta Pro-Balneario de Viña del Mar: ideas, organización y gestión municipal de un proyecto de modernización. Viña del Mar: Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Universidad Católica de Valparaíso.

Booth, R. 2014. Turismo, panamericanismo e ingeniería civil: la construcción del camino escénico entre Viña del Mar y Concón (1917-1931)". *Historia*, 47: 277-311.

Castagneto, P. 2010. Una historia de Viña del Mar. Ril6 Editores. Santiago.

Cortés, M. 2014. Turismo y arquitectura moderna en Chile. Arq Ediciones. Santiago

Cortés, M. 2015. El paisaje urbano como nueva postal turística de Chile: las ciudades de Santiago, Valparaíso y Osorno, 1930-1960. *Revista AUS*, 17: 18-23.

Cortez, A. 2014. Disputas por la playa. Turismo, sociedad y violencia simbólica en los inicios de la masificación social del balneario de Cartagena. *Gestión Turística*, 21: 33-59.

Da Cunha, N. 2010. Montevideo ciudad balnearia (1900-1950). El municipio y el fomento del turismo. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Montevideo.

DIC. 1943. Recopilación de las disposiciones legales y reglamentarias sobre los servicios que integran la Dirección General de Informaciones y Cultura. DIC. Santiago.

Dirección General de Estadística. 1941. Anuario Estadístico. Imprenta Universo. Santiago.

Dirección General de Estadística. 1950. Anuario Estadístico. Imprenta Universo. Santiago.

García, M.J., & Valdivia, I. 2012. La empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile y el despertar del turismo nacional: rutas y paisajes. *Estudios Hemisféricos y Polares*, 2: 88-101.

Henríquez, R. 2014. En Estado Sólido. Políticas y politización en la construcción estatal. Chile, 1920-1950. Ediciones Universidad Católica. Santiago.

Ibáñez, A. 1983. Los ingenieros, el Estado y la política en Chile: del Ministerio de Fomento a la Corporación de Fomento: 1927-1939. *Historia*, 18: 45-102.

Milos, P. 2008. Frente Popular en Chile. Su configuración, 1935-1938. Lom Ediciones. Santiago.

Municipalidad de Viña del Mar. 1936. Presupuesto de la Municipalidad de Viña del Mar. La Semana. Viña del Mar.

Muñoz, R. 1942. Nuestro Turismo. Sus factores económicos y su dependencia de la técnica de las comunicaciones. Santiago: Memoria para optar al grado de Licenciado en la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de Chile.

Oficina de Informaciones y Turismo (OITU). 1933. Viña del Mar. Imprenta Universo. Valparaíso.

Ospital, S. 2005. Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920-1940. Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe, 2: 63-84.

Pastoriza, E. 2002. Las puertas al mar. Consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar. Editorial Biblos. Buenos Aires.

Primer Congreso Regional de Turismo. Valparaíso, Aconcagua. 1929. Imprenta Universo. Valparaíso.

República de Chile. 1925. Decreto Ley núm. 740, 1925. República de Chile. Santiago.

República de Chile. 1928. Ley núm. 4283. República de Chile. Santiago.

República de Chile. 1929. Ley núm. 4585. República de Chile. Santiago.

República de Chile. 1931. Ley de Presupuesto de 1931. República de Chile. Santiago.

República de Chile. 1932. Ministerio de Fomento, Decreto Ley núm. 112. República de Chile. Santiago.

República de Chile. 1935. Ley de Presupuesto del Ministerio de Fomento (1936). Imprenta La Nación. Santiago.

Rinke, S. 2014. *Encuentros con el yanqui: Norteamericanización y cambio sociocultural en Chile (1898-1990)*. Dibam. Santiago de Chile.

Santander, G. 2019. Por un veraneo al alcance del pueblo chileno. Políticas públicas para el aprovechamiento del tiempo libre y la higienización popular. Santiago: Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Universidad Finis Terrae.

Silva, J.G. 1931. La nueva era de las municipalidades. Empresa Editoria Atenas. Santiago.

Silva, B. 2018. La espacialidad y el paisaje en las representaciones nacionales durante el Frente Popular chileno, 1938-1941. *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 1: 129-153.

Silva, B., & Henríquez, R. 2017. El pueblo del Frente. Representaciones sobre la ciudadanía en Chile: 1930-1950. *ERLACS*, 103: 91-108.

Sociedad Pro-turismo y Embellecimiento. 1918. *Baedeker de la Provincia de Valdivia*. Imprenta Central. Valdivia.

Valdebenito, A. 1973. *Evolución jurídica del régimen municipal en Chile (1541-1971)*. Editorial Jurídica de Chile. Santiago.

Vial, G. 1996. *Historia de Chile. La dictadura de Ibáñez (1925-1931)*. Editorial Fundación. Santiago.

Vidal, P. 2019. Se nos desconoce y se nos ignora como país turístico. El problema de la propaganda turística en Chile entre 1929 y 1959". *Apuntes*, 85: 23-52.

Walton, J., & Walvin, J. 1983. *Leisure in Britain, 1788-1939*. Manchester University Press, Oxford Road. Manchester.

Walton, J. 2000. *The British Seaside: holidays and resorts in the twentieth century*. Manchester University Press. Manchester.

Yáñez, J.C. 2016. Trabajo y políticas culturales sobre el tiempo libre: Santiago de Chile, década de 1930. *Historia*, 49: 595-629.

Yáñez, J.C. 2017. El Instituto de Educación Hotelera de Chile: Una experiencia pionera de formación en el campo de la hospitalidad. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 1: 178-193.