



Gestión Turística

ISSN: 0717-1811

gestionturistica@uach.cl

Universidad Austral de Chile

Chile

Cortez Ahumada, Abel; Mardones Peñaloza, Marcelo
DE PUERTO A BALNEARIO: LOS INICIOS TURÍSTICOS DE CONSTITUCIÓN, 1870-
1920.

Gestión Turística, núm. 24, julio-diciembre, 2015, pp. 09-45

Universidad Austral de Chile

Valdivia, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=223353236002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

DE PUERTO A BALNEARIO: LOS INICIOS TURÍSTICOS DE CONSTITUCIÓN, 1870-1920.

Doctor (c) Abel Cortez Ahumada

Coordinador Línea de Patrimonio
Centro de Investigación en Turismo y Patrimonio

Doctor (c) Marcelo Mardones Peñaloza

Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos
Pontificia Universidad Católica de Chile

RESUMEN

El presente trabajo, aborda los procesos históricos por los cuales un núcleo urbano litoral portuario inicia una transición hacia un área turística que se irá consolidando en el tiempo. Desde una metodología de análisis histórico de fuentes primarias diversas, como diarios, documentos oficiales y literatura de época, se presenta como resultados la identificación de los elementos de un sistema turístico inicial en la ciudad de Constitución, las características de la demanda y el perfil de los turistas, los atractivos naturales y culturales presentes, la conformación de una primera planta turística y los medios de transporte. Por último, discutimos y reflexionamos desde este caso algunas tesis y teorías generales sobre los destinos, en especial de Valls (2004) y Butler (1980).

Palabras clave: Historia del turismo, balneario, Constitución, evolución de destinos.

FROM PORT TO SPA: THE TOURIST BEGINNINGS OF CONSTITUCIÓN, 1870-1920.

Doctor (c) Abel Cortez Ahumada

Coordinador Línea de Patrimonio

Centro de Investigación en Turismo y Patrimonio

Doctor (c) Marcelo Mardones Peñaloza

Programa de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos

Pontificia Universidad Católica de Chile

ABSTRACT

This research addresses the historical processes by which this traditional coastal urban center initiated its transition into a tourist landmark from the late nineteenth-century to first decades of the twentieth-century. Methodologically, this work builds on the historical analysis of diverse primary sources: newspapers, official documents and literature. The results are presented as the identification of the elements of an initial tourist system developed in the city of Constitución, focusing on the characteristics of the demand and on the profile of these tourists, but also taking into account the natural and cultural attractions, among others. Finally, we discuss and reflect from this specific case of Constitución and develop more general theses and theories about the notion of destination as has been already done by authors such as Valls (2004) and Butler (1980).

Keywords: History of tourism, spa, Constitution, evolution of destinations.

1.- INTRODUCCIÓN

El presente trabajo aborda los procesos históricos por los cuales un núcleo urbano litoral portuario inicia un proceso de incremento de la llegada de turistas hacia fines del siglo XIX. Esta ciudad, Constitución, decae en su actividad económica portuaria, y paralelamente el turismo se va afianzando como una actividad nueva para la gestión de ingresos y capitales (de todo tipo), configurándose los primeros elementos que van a conformar el sistema turístico local.

Constitución, fundada en 1794, adquirió la condición de Puerto Mayor en 1828, y luego de un auspicioso comienzo y una posterior época de apogeo (1850-1870), perdió formalmente dicha condición portuaria en 1883, desapareciendo los vapores el 1910, debido a los problemas de la barra (que dificultaba el ingreso el traspaso del río Maule al mar), el incremento del tonelaje de las embarcaciones y sobre todo por la habilitación del ferrocarril longitudinal que conectaba a Talca con Santiago y luego con Concepción, con lo que la región que alimentaba al puerto maulino, desde 1876 podía acceder a puertos de mayor dinamismo y envergadura de manera segura, rápida y de menor costo (Cortez & Mardones, 2009).

En ese contexto, desde 1870, pero con más fuerza a fines del siglo XIX e inicios del siglo XX, va a ser el turismo la actividad que constituyó una transición de la actividad económica urbana, dando una nueva oportunidad a la ciudad, de la mano de los cambios socioculturales de los grupos oligárquicos de las ciudades mayores regionales (Talca y también de Santiago), que vieron en el ocio y la exteriorización de la riqueza una forma de practicar el "buen tono" en los nuevos espacios de distinción que se iban conformando.

El turismo, que era sin lugar a dudas turismo interno, se transformaba en una actividad cada vez más relevante en el espacio local, pero que compartía importancia con los resabios de la actividad marítima, los astilleros, la pesca y la producción silvoagropecuaria de la zona aledaña.

Una vez revisado este proceso de decadencia del puerto y el surgimiento de la actividad turística, se pone el foco en la identificación de los elementos que constituyen este primer momento del sistema turístico local, como la demanda de los sectores oligárquicos regionales, los atractivos naturales y culturales presentes, la conformación de una primera planta turística y los medios de transporte.

2. METODOLOGÍA

2.1 Aproximaciones a la literatura

El presente trabajo es una investigación exploratoria descriptiva, en el contexto de un problema poco abordado como es el de la formación de los balnearios en el Chile de fines del siglo XIX. Como se ha expuesto en otra investigación (Cortez, 2016), la historia del turismo es una temática que en Chile está muy poco desarrollada, con puntuales y discontinuos aportes, por lo que es menester seguir explorando las características, estructuras, dimensiones y procesos involucrados en su desarrollo histórico.

Los inicios de los balnearios, uno de los principales destinos turísticos chilenos, aún poseen variadas lagunas en su conocimiento. Más allá de algunos estudios vinculados a la historia urbana vinculados a Valparaíso y Viña del Mar (Booth, 2002), la gran cantidad de otros balnearios en el centro y el sur chilenos aún podrían indicar nuevas dinámicas histórica de desarrollo del turismo. Países como Argentina han destacado en sus primeras contribuciones, iniciando varias perspectivas de análisis y temas, destacando los asociados a la geografía histórica de la configuración territorial y urbana de los destinos, en específico de balnearios, donde se han destacado los trabajos sobre Mar del Plata (Pastoriza, 2002; Mantobani, 1997); y una perspectiva de la historia social, donde se problematizan la cultura y la sociabilidad de las prácticas turísticas (Roldán 2009) y la democratización social del turismo (Pastoriza, 2011); además se han estado realizando estudios sobre las características ambientales y geográficas de los suelos donde se emplazaron estos pueblos nuevos dada las posibilidades económicas e inmobiliarias que abrían (Dadón, 2005).

En nuestro país, por el contrario, se han realizado pocos, aislados y discontinuos esfuerzos de historiografía del turismo. En relación a la historia propiamente tal sobre el turismo, los únicos dos esfuerzos sistemáticos han focalizando su atención en la historia de la institucionalidad, las áreas de atracción turística, la evolución de la tipología de dichos lugares y el desarrollo de la disciplina académica y universitaria del turismo, indicando cronologías y compendiando datos, pero sin profundizar en la relación sociedad, historia y turismo (Barros, 1987; Canihuante, 2005). Desde otros esquemas de análisis, se han abordado los casos de Valparaíso y Viña del Mar, pero con un enfoque adscrito específicamente a la historia urbana, (Booth, 2002; Cáceres, Sabatini & Booth, 2002). En esa misma línea, interesante es la propuesta de investigación de Rodrigo Booth, que busca establecer las relaciones del surgimiento del automovilismo y la construcción de las carreteras y su relación con el turismo y la apreciación del paisaje (Booth, 2009, 2014). Estos estudios, con muy buenos resultados, abocan sus esfuerzos principales en

la historia más bien urbana y del territorio, abordando el turismo desde una manera tangencial, como una resultante de los procesos territoriales y de percepción del paisaje que se abren a fines del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX.

Las actividades turísticas en los balnearios surgieron con fuerza en América Latina en las últimas décadas del siglo XIX, y especialmente en el marco de una nueva valoración del ocio por parte de los grupos dirigentes. El auge económico alcanzado por algunos sectores dentro de la sociedad les llevó a convertir al ocio en una nueva necesidad, la posibilidad de desligarse de los ámbitos del cotidiano para ocupar su tiempo en la reconstitución corporal, relajo, diversión, y así distinguirse y distanciarse de las demás clases y grupos sociales, prácticas que venían dándose en Europa desde el siglo XVII (Boyer, 2002).

A esto se sumaban otras ventajas asociadas a los balnearios litorales, como su calidad benigna, higiénica y de bienestar personal de las aguas para la salud, asociadas a las playas y los baños en aguas marítimas, todo lo que cobró gran significación social (de las elites) debido a los estudios científicos llevados a cabo desde fines del siglo XVIII y durante todo el siglo XIX (Larrinaga, 2015).

Haciendo una referencia a las propuestas de Butler sobre los ciclos de vida de los destinos turísticos (1980), nuestro caso de estudio se situaría en las dos primeras etapas que este autor define, las de exploración e implicación. Aunque haremos mención a las proposiciones de este autor, no estructuraremos nuestro trabajo en base a las etapas planteadas por su teoría, por las siguientes razones: a) las etapas de exploración e implicación, que son las iniciales, son las de menos desarrollo conceptual y de investigación tanto por Butler, como por los aplicadores posteriores de su teoría, puesto que analizan dichos procesos y etapas solo como antecedentes de los momentos más recientes de los destinos; b) se hace necesario contrastar las proposiciones conceptuales de la teoría del ciclo de vida, con el análisis pormenorizado de los procesos histórico concretos, es decir, revisar la teoría (abstracta por definición) desde la historiografía (como ciencia de lo histórico-concreto), cuestiones que aunque discutimos, escapan a los objetivos y extensión de este trabajo; c) las tesis de Butler se hacen más consistentes en destinos que son originaria y mayoritariamente turísticos, y su aplicabilidad se diluye en áreas como la de Constitución, núcleo que surge antes de la actividad turística; y, d) no se cuenta con estadística sobre el número de turistas, estadias y temporadas.

2.2.- Opciones metodológicas

La metodología de investigación del presente artículo viene dada por el análisis documental de fuentes históricas, a través de fichajes, estudios de contenido y categorización. Estas fuentes son primarias y de origen diverso, con la intención de abordar la complejidad del proceso histórico desde lo que permiten estos diversos registros documentales que han llegado hasta el presente, y que son hoy posibles de consultar el Archivo y la Biblioteca Nacionales.

En primer lugar, se han revisado los diarios. La prensa para el siglo XIX se transforma en un registro imprescindible al anotar informaciones y noticias, tanto de acontecimientos como de los cambios sociales más sutiles que no quedan graficados en otros documentos. Para Constitución revisamos los periódicos la Barra del Maule, El Maule y la Brisa de Constitución. Para complementar la mirada de los turistas y visitantes de Talca, se revisó el diario La Actualidad de dicha ciudad. Todas estas publicaciones están depositadas en el área de Periódicos de la Biblioteca Nacional.

Por otra parte, también se revisaron documentos producidos por la institucionalidad del Estado con presencia e intervención en el espacio local. En este caso, se consultó en la Sección Gobernación del Archivo Nacional, el Fondo de la Gobernación del Departamento de Constitución, el tercero más grande que en Chile se ha resguardado sobre este tipo de instituciones (que hoy equivalen a las Gobernaciones Provinciales). Este archivo, revisado solo en parte para esta investigación exploratoria, nos ha permitido consultar ciertas disposiciones de las autoridades locales sobre la actividad turística. Este fondo documental, nos ha permitido solventar la inexistencia de los archivos de la Municipalidad para el periodo.

En la Sección Chilena del Archivo Nacional, hemos consultado las primeras guías y textos de promoción sobre el turismo nacional donde aparece la ciudad de Constitución como balneario.

Hemos utilizado algunas novelas y cuentos que sobre el Maule y Constitución han escrito intelectuales regionales, donde destaca la obra y la figura de Mariano Latorre, creador del movimiento criollista a nivel nacional y uno de sus portavoces reconocidos a nivel latinoamericano. Esta producción intelectual se realiza al final del periodo que estudiamos y en las décadas posteriores (1910-1950). Aunque es posible que estas fuentes se puedan evaluar como elaboraciones más subjetivas, la literatura maulina de esa época se adscribe al "criollismo", denominadas en otras partes de América como "novelas de la tierra", y busca dejar registro del paisaje, del territorio y de sus relaciones con las sociedades que los habitan, razón por la cual se transforman en una rica fuente de

información histórica, por sus relatos de espacios y dinámicas sociales (Cortez & Mardones, 2015).

El periodo escogido va de 1870 a 1920. Se inicia en 1870 porque es la década cuando ya son reconocibles las actividades turísticas, apareciendo los primeros anuncios de residenciales y hoteles en los diarios, años en que además Constitución pasa de ser un puerto bullente a perder drásticamente ese dinamismo hacia fines de dicha década. El año de 1920 cierra el trabajo, cuando culmina la etapa inicial del destino Constitución, consolidándose como balneario para sectores altos y medios acomodados de la región del Maule, específicamente de Talca, gracias a la llegada del ramal ferrocarrilero desde la urbe talquina a Constitución en 1915, lo que hizo continua, expedita y segura la visitación hacia dicha ciudad. Es el medio siglo en que los inicios del destino, desde su exploración y emergencia, culminan en su consolidación.

Los objetivos de la investigación apuntan a estudiar el proceso de transición económica que vive la ciudad de Constitución, que pasa de ser un puerto mayor importante, que decae hacia fines del siglo XIX, y donde las actividades turísticas hacia esas mismas fechas se transforman en dinamizadores de la economía local, reconociendo cómo se van constituyendo los elementos del sistema turístico que están presentes en esa primera época. Nuestra intención es reconocer la transición de una ciudad portuaria a un balneario que progresivamente se irá haciendo más importante como actividad local; y en ese proceso, reconocer los elementos del sistema turístico que se hacen presentes en esa primera etapa.

Para ello, debemos: a) caracterizar las razones del proceso por el cual Constitución pierde su condición de puerto mayor; b) los cambios sociales en los grupos de elite (regionales y nacionales) que convierten a la zona en un foco de interés turístico; c) los atractivos turísticos, naturales y culturales, presentes en el área que movilizan a grupos crecientes de visitantes y turistas; d) el sistema de transporte de los turistas; y e) la conformación de los primeros elementos de la planta turística.

3. RESULTADOS

3.1.- Contexto y transformaciones económicas: de puerto a balneario.

La ciudad de Constitución está localizada en la ribera sur de la desembocadura del Río Maule, y sus orígenes están en una zona que desde el siglo XVI sirve como asentamiento esporádico y menor de astilleros, pero que a fines del siglo XVIII recibe la llegada de un grupo constructores vascos que solicita, con el apoyo de autoridades talquinas, la fundación de una villa que sirva de impulso y soporte a dicha producción naval. En 1794 se funda Nueva Bilbao de Gardoqui, como astillero y caleta. La zona aledaña, tenía las potencialidades del bosque de roble maulino, una madera noble que alimentó a los astilleros bien entrado el siglo XIX, lo que permitía que fuera una localización atractiva para este tipo de industrias de la madera (Maino, 1996).

Desde fines del siglo XVIII comienzan exploraciones de navegación fluvial, que se incrementan en la década de 1820, con un tráfico creciente de embarcaciones militares, mercantes y de pesca y el establecimiento -por breve periodo- del Astillero del Estado (1818 a 1821 app.). Este explosivo flujo fluvio-marítimo, potenciado por la industria de astilleros, hicieron que en 1828 el Gobierno convierta a la pequeña villa en Puerto Mayor, refundándose con el nombre de Constitución, como forma de instalar nacional y simbólicamente la promulgación de la nueva Carta Magna de ese año (Cortez & Mardones, 2009).

Gracias a la consolidación y expansión de la producción agropecuaria talquina, sobre todo cerealera, la ciudad-puerto vive una época de apogeo entre 1850 y 1870, cuando era un puerto por donde se sacaban los productos de la rica región maulina, y que llegó a ser, por un breve lapso, el nodo más grande en la exportación de harina de Chile hacia los mercados del Océano Pacífico y del Atlántico. Fue un época de riqueza, actividad, comercio, cosmopolitismo, de conexiones internacionales, de migrantes europeos, de inversión urbana, de movimiento portuario, de guanayes y marinos, que le permitieron forjar una memoria que hasta la actualidad vive en la comunidad maulina (Cortez & Mardones, 2015).

Sin embargo, esta época de gloria llegará a su fin. La navegación fluvial sobrellevaba un problema que hasta hoy día no logra resolverse, que es la barra de su desembocadura, la conjunción del río y el mar, con sus arenas y corrientes que dificultan el traspaso de las embarcaciones, lo que motivó una serie de proyectos de ingeniería portuaria que, aquellos que se ejecutaron, no resolvieron el problema. Por otro lado, buques de mayor calado para movimientos de cargas cada vez mayores, no podían entrar a las bajas profundidades, progresivamente embancadas, de un puerto fluvial como el de

Constitución (Maino, 1996).

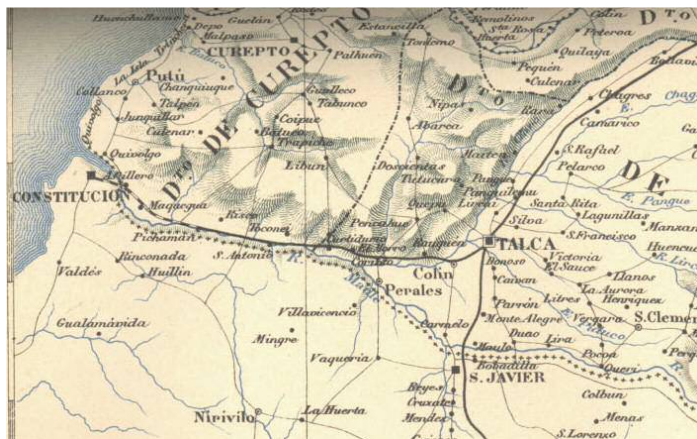
Pero el factor determinante en el decaimiento portuario-comercial de la ciudad maulina fue la llegada del ferrocarril central a Talca en el año 1876. El ferrocarril longitudinal comenzó a sustituir al puerto maulino como vía para la salida de los productos de la región, puesto que la rapidez y seguridad que ofrecía el tren hizo que los productores de la región se inclinaran a sacar sus bienes por las líneas férreas hasta puertos más seguros como Valparaíso o posteriormente Talcahuano, antes que supeditarse al lento arrastre del río y arriesgarlos al cruce de la barra. Así, la llegada del ferrocarril central le restó el hinterland agrario al puerto de Constitución, disminuyendo consiguientemente el transporte fluvial (Maino, 1996).

Las cifras del declive experimentado por Constitución como puerto son elocuentes. Respecto del comercio triguero movido por el puerto: “mientras que en 1881 contribuía a su incremento con 197.000 qq.mm. y con 193.626 en 1883, que eran enviados a Valparaíso y a las provincias de más al norte, en 1905 sólo concurría con 15.999 qq.mm.” (Sepúlveda, 1959: 101).

De esta forma, Constitución como puerto fue perdiendo progresivamente su dinamismo, hasta que el Gobierno en 1883 le quitó la condición de puerto (ni siquiera se le rebajó a puerto menor), quedando como una caleta que ostentaba cierto movimiento fluvial y marítimo. La navegación por el río decae ostensiblemente en las primeras décadas del siglo XX (el último vapor se verá en 1910), quedando solo las embarcaciones de pesca artesanal y las que botaban los astilleros de madera. Desde esa época se verán algunos botes y lanchas que paseaban a los turistas.

El número de habitantes del pueblo reflejó este proceso de declive, aunque no de una forma tan exagerada. El censo de 1885 contabilizaba para Constitución un total de 6.533 habitantes, lo que equivalía a la mantención de la población comparada con el año 1875, fecha del censo anterior. En 1895, la medición proseguiría mostrando un estancamiento, registrando 6.400 personas habitando en el pueblo. Solamente el año 1907, por causas que desconocemos en profundidad (pero que podrían estar ligadas a la realización de obras públicas como el ferrocarril), se hace evidente un crecimiento de la población; esta alcanzó en esa fecha un total de 8.873 personas, casi un tercio más que en la medición anterior. Sin embargo, el censo de 1920 ya mostraba un regreso a la curva poblacional descendente, con un número de 7.827 habitantes; cifras que se mantendrían sin una variación profunda hasta por lo menos 1960, lo cual hace evidente la relación entre declive y transformación de la actividad económica y el número de personas que vivían en Constitución (Hurtado, 1966).

Mapa 1. Detalle del Plano de la Provincia de Talca, 1897, F. A. Fuentes



Con la habilitación del ramal ferrocarrilero de Talca a Constitución y la construcción de nuevas obras portuarias, se esperaba que el puerto maulino recuperara su antigua condición. El ramal había llegado en 1902 al sector de Banco de Arena, frente a Constitución, momento que comienza la construcción del puente ferroviario que permitía cruzar el río Maule para llegar a la ciudad, culminando definitivamente en 1915.

Sin embargo, en lugar de que el ferrocarril se tornará en el eje del traslado de la producción agropecuaria a Constitución (que siguió siendo enviada a Valparaíso y Concepción), el ramal ferroviario fue el gran medio de transporte para llevar a un nuevo tipo de pasajeros: los turistas y los excursionistas.

Desde la década de 1840, quizás antes, la ciudad de Constitución, con sus atractivos naturales y culturales, con sus posibilidades de transporte fluvial, marítimo y de ferrocarril, hizo de ella un espacio urbano litoral que no iniciándose como turístico, si hizo crecer el interés de una elite regional que necesitaba de un espacio para poner en práctica las nuevas sensibilidades y sociabilidades de "distinción" de la época. Esto quedó graficado en momentos tan tempranos como 1848, cuando en el Diario El Alfa de Talca se comentaba los problemas de la navegación, expresando que "Desde que Constitución ha llegado a ser para Talca no solo un punto comercial sino mui especialmente un lugar de salubridad y recreo, es tanto mas justo el empeño en que se arregle la vía de comunicación que tiene, cada vez mas frecuentada por comerciantes y familias enteras" (citado en Maino, 1996: 145).

El área presenta sendos atractivos naturales vinculadas al río, el mar y la cordillera de la costa, y culturales vinculados a su paisaje, tradiciones, procesos históricos, arquitectura tradicional y espacios de sociabilidad y celebración, elementos los cuales se unieron a esta necesidad de exteriorizar el lujo, practicar el ocio y distanciarse-distinguirse del resto de la sociedad.

Ello hizo que hacia fines de la década de 1860 y desde inicios de 1870, se fuera intensificando un proceso de ocupación turística de sus playas, del río y del mar, como de sus atractivos y paseos, convirtiendo a Constitución en uno de los primeros de los balnearios chilenos. El libro de descripciones "Chile Ilustrado" de Recaredo Tornero, que describió el país y sus principales ciudades a inicios de la década de 1870, deja claro testimonio de las condiciones de Constitución y su dinamismo turístico en esos tempranos años: "La benignidad del clima i sus exelentes baños de mar hacen que en verano sea mui concurrida por muchas familias que vienen del interior de la provincia, de Talca, Curicó i aún de Santiago i Valparaíso" (Tornero, 1872: 307). Estas familias de elite aprovechaban la temporada estival para utilizar los baños y pasear por el río, aprovechando la "benignidad del clima", y así sortear los feraces calores veraniegos del Valle Central chileno.

Los atractivos turísticos (río, isla, mar, bosques, tradiciones y prácticas sociales) junto a sus accesos, primero fluviales luego ferroviarios, hicieron de Constitución uno de los primeros balnearios de la elite talquina y, luego, nacional: "Después no sólo la gente de Talca vino en los veranos a la costa amada; su fama de belleza cundió por todo Chile; y en los veranos la población del puerto aumentaba en algunos miles" (Latorre, 1912: 17).

Lamentablemente, para la época no existen estadísticas de turistas (números, duración de estadía, temporadas, conformación de grupos, nivel de gastos, etc.), por lo que no podemos estimar la cantidad ni la evolución de la demanda turística. Pero, por el testimonio de Recaredo Tornero, como por los registros de prensa, se alude a un proceso consistente ya en 1870 y que se irá incrementando con el tiempo, generando ingresos de todo tipo, al movilizar personas, productos, servicios e infraestructuras necesarias para la mantención de familias y grupos que iban copando los dos meses del periodo estival.

3.2. La nueva sociedad oligárquica y los inicios de la relación visitante-visitado

El crecimiento económico, la influencia europea, la inserción de inmigrantes y ricos empresarios chilenos, la diversificación de los rubros de producción, comenzaron a mudar las prácticas sociales y la identidad cultural característica de la antigua aristocracia terrateniente que definía a la elite nacional y regional. Los terratenientes, los banqueros,

los grandes comerciantes, los rentistas, los nuevos industriales, conforman el pequeño grupo hegemónico de la segunda mitad del siglo XIX, una oligarquía que despliega relaciones, interacciones y coacciones para concentrar la organización de la economía, extraer excedentes crecientes de los factores productivos y de la fuerza de trabajo, copando el espacio político y el acceso a los beneficios del Estado a nivel nacional y provincial, y del municipio a escala comunal.

Claramente la de fines del siglo XIX e inicios del siglo XX, no era la misma elite de inicios de s. XIX, no sólo por el obvio paso de cien años, sino porque su posición socioeconómica y su sentido sociocultural estaba en pleno proceso de transformación. Son muchos los ejemplos de las prácticas sociales que surgieron en base a un dinero que se ostentaba en clubs, bares, hoteles, restaurants, con una nueva moda de gustos europeos. Es el nuevo esquema social y cultural de la oligarquía, ese "modo de ser aristocrático", del "buen tono" novecentista que decantó, en una de sus aristas, en las nuevas prácticas de ocio derrochador (Barros & Vergara, 2007).

Esta nueva elite finisecular, con la expansión del capitalismo y los avances de la modernización económica y cultural, va adoptando nuevas prácticas y representaciones socioculturales, demostrativa de su posición y sus privilegios. Son aquellos propietarios y rentistas, principalmente del rubro agrícola o agroindustrial, que tanto por la riqueza y poder social que ostentan desde sus haciendas, como por las dinámicas estacionales de dicha actividad productiva, pueden darse tiempos de ocio y viaje.

En términos de la historia del turismo se habla de la "invención de la distinción" (Boyer, 2002); esto es, de la forma en que, en la época moderna, los grupos aristocráticos (inicialmente británicos) construyen nuevas prácticas y lugares para distinguirse de los nuevos ricos (burgueses) y, luego, de los sectores medios y populares ascendentes (profesionales liberales y obreros). El turismo, sus prácticas y lugares, son parte de esas invenciones, de esas exploraciones de los privilegiados, donde los balnearios (termales y de playa) emergieron como espacios para el disfrute del ocio, lejos de la residencia habitual.

Estos grupos oligárquicos comienzan a incursionar en sensibilidades que les presentan la naturaleza de otra manera. Primero, desde los estudios ilustrados, y luego, por el romanticismo, se representa la naturaleza como algo deseable, de contemplación, de búsqueda de lo sublime. Las montañas y el mar hacia fines del siglo XVIII se convierten en objeto de visitación. Esta nueva sensibilidad los lleva a explorar el litoral, cuando decaen los prejuicios de origen medieval respecto de los miedos ante lo desconocido, las profundidades insondables y los naufragios, permitiendo apreciar las playas de otra forma, expresando un "deseo de la orilla" (Corbin, 1993). En ello tuvieron mucha

importancia los primeros estudios de los higienistas y lo que se ha llamado la medicina hidrológica, que difundieron en el siglo XIX las bondades de las aguas minerales y marítimas, lo que dio la confianza para comenzar a hacer uso de las playas, primero frías y luego cálidas (Larrinaga, 2015).

Es una nueva relación sociedad-naturaleza, proceso que se expresa con mayor fuerza hacia fines del siglo XIX, donde espacios como la playa y su entorno natural, se integran a las dinámicas económicas y sociales de los grupos oligárquicos, emergiendo lo que se ha denominado la "cultura de la playa" (Mantobani, 1997).

En Chile, las elites, con el tiempo y el dinero para ostentar un ocio hedonista y recreativo, descubren los baños marinos para solaz y entretenimiento, prácticas que ya habían introducido grupos de inmigrantes de origen anglosajón en la primera mitad del siglo XIX en Valparaíso (Booth, 2002).

El veraneo en Constitución se transformaba así en una actividad de "buen tono" para exteriorizar el lujo y el ocio por parte los grupos hegemónicos que habitan el centro urbano jerárquico de la región del Maule: Talca (Cortez, 2013). La estadía en el balneario maulino se remonta a la segunda mitad del siglo XIX y fue de tal envergadura que constituyó una de las actividades económicas que compensó, en parte, el decaimiento progresivo del movimiento portuario.

La ida por uno o dos meses a Constitución se convirtió en la moda de los talquinos (como de los habitantes de otros centros urbanos maulinos), donde en hoteles y residenciales, algunas segundas viviendas o en casas de familiares, podían disfrutar de los primeras prácticas de baño en la playa o en el río, el paseo en bote cerca de la Isla o a pié entre las rocas, el encuentro social en la costanera fluvial, la subida al cerro Mutrum para la contemplación del paisaje, los bailes y tertulias en los salones de grandes familias u hoteles, entre muchos atractivos que disponía la ciudad, que desde esa época se denominó la "Perla del Maule".

La fama del balneario traspasó las fronteras regionales para atraer turistas desde Santiago y Valparaíso. Así lo deja claro en 1910 el conocido columnista del Diario La Actualidad de Talca, Montecristo, cuando describe su viaje a Constitución anotando la presencia masiva de la elite regional:

“A pesar de que se decía que no habría mucha concurrencia al balneario de Constitución, debido a la crisis general que azota al país en grado alarmante, sin embargo hai bastante jente y este año, hai mucho más de Talca que de París y de Londres, como se llama a la de Santiago y Valparaíso. Esto hacia decir a un talquino: “hemos recuperado la playa

que nos habían tomado por asalto los santiaguinos y los hemos batido a fuerza de plata, porque si ellos no vienen, es por falta de Money y si el año pasado nos achuncharon con el coche de Alfredo Irrarrázabal y de las Eguiguren, hoy los tapamos con el de ruedas amarillas el doc-cart y dos más venidos de Talca"... este año han venido muchas familias que le han dado a Constitución el tono de ciudad talquina." (Montecristo, 1910: 3).

Estas elites talquinas, como las de Santiago, Curicó, Linares, comenzaban así a abarrotar a la ciudad del Maule. En Constitución, los periódicos de la ciudad apreciaban con beneplácito este nuevo panorama turístico, como un medio de conectar al balneario con los principales centros urbanos y sociales del país y de generar ingresos. El turismo representaba una buena posibilidad de desarrollo económico, más aún en un contexto donde el comercio y la producción que habían cimentado los buenos años de Constitución venían en baja.

Sin duda la sociedad local estaba acostumbrada a la presencia de inmigrantes, ya fuesen nacionales o extranjeros, desde los inicios de la República y especialmente durante los años del puerto mayor. Pero la imagen de los veraneantes representaban un giro sustancial al periodo anterior: los visitantes ya no eran capitanes extranjeros que se avecindaban para hacer fortuna en el puerto, sino hombres de negocios, políticos y hacendados que se mezclaban sólo con la elite local.

Ante eso, es posible que aquellos sectores medios y populares de Constitución, que vivían en un ritmo muy opuesto al de los visitantes, seguramente experimentaron una sensación invasiva en su espacio cotidiano. La relación entre el turista y los habitantes locales, implica acuerdos, cordialidad, pero también negociación y conflictos, en un espacio performático de interacciones entre diferentes, lo que deja en evidencia relaciones de poder que se sitúan con diversos gestos y sociabilidades. Las representaciones y prácticas sociales que instalan los turistas en el destino visitado siempre influyen, en diversos formas y grados, en las poblaciones locales (Salazar, 2006).

En el caso que nos ocupa, la conocida "fanfarronería" que se habla de los grupos oligárquicos talquinos de la época (Hederra, 2004), debió ser más fuerte y más despiadadamente exteriorizada en la bella, pero menos suntuosa, urbe litoral, generando no pocos roces, gestos e incomodidades. La literatura de la época nos deja ver esos registros tenues de las sociabilidades y sensibilidades:

"No sé de dónde nació en los maulinos ese prejuicio en contra de los veraneantes de Talca que invadían el puerto desde tiempos inmemoriales. Habían construido sus casas en diversas partes de la población, o llenaban los hogares porteños convertidos en pensiones en la temporada de baños. Tenía el talquino una aureola de orgullo quijotesco,

de cierta altanería llena de superioridad sobre el porteño, sencillote y mal vestido” (Latorre, 1912: 16).

Claramente se daba una diferenciación social, de los talquinos (y santiaguinos) con la sociedad local (sobretudo con los grupos medios y populares) que se expresaba en los espacios públicos y la exteriorización corporal de las posiciones en la estructura socioeconómica a partir de las vestimentas, de los modales y de los usos.

Por otro lado, los turistas, demuestran sorpresa sobre las nuevas prácticas sociales reconocidas en los grupos tradicionales del destino. Los pescadores, como los pobladores más antiguos de las comunidades litorales, llamaban la atención a los visitantes ciudadanos, que imbuidos del lujo y de la cultura de sus urbes en procesos acelerados de modernización, veían en aquellas formas unas prácticas particulares y tradicionales dignas de admiración:

“Ayudados por las olas que la alta marea multiplicaba, los tripulantes del maulino dejaron la embarcación con su proa clavada en la arena de la playa, mientras se embarcaban las redes y boyantes; todos tenían arremangados los pantalones hasta más arriba de las rodillas y mostraban sus duras piernas de pescadores hechas al agua salada, pareciendo impenetrables al frío como las valvas de un marisco.

Una multitud de veraneantes curiosos presenciaba la maniobra preparatoria de la pesca, acercándose al bote con cierta cándida curiosidad de burgueses” (Latorre, 1912: 119).

Este cuadro era la diferencia entre dos tipos de sociedades, que en las últimas décadas del siglo XIX aún no se encontraban integradas del todo: “no se habían mezclado todavía ambas sociedades: el maulino seguía su vida ordinaria de trabajo, asombrado de aquella gente venida de otras partes, exclusivamente a perder tiempo” (Latorre, 1912: 119).

Es interesante ver ese encuentro, entre el visitante y el visitado, no solamente desde la objetiva diferenciación socioeconómica, sino también respecto de las prácticas socioculturales. No solo vienen estos "ricachones", sino además, vienen a "perder tiempo"; ya no llegan a Constitución a realizar negocios o ver los avances de los encargos en los astilleros (como lo hacían en tiempos del puerto); ahora vienen mayoritariamente a caminar, pasear, comer, mirar, fotografiarse, bañarse, divertirse, prácticas sociales nuevas, altamente contrastantes con los duros trabajos de los habitantes locales.

Estamos en la época en que la modernidad y la modernización representan los avances civilizatorios basados en la ciencia, la razón, la técnica, la libertad y la cultura, condiciones todas que tienen como escenario y núcleo a las ciudades. De forma que aquellos habitantes de las grandes ciudades, Talca en el caso de las provincias maulinas,

son depositarios de lo nuevo e innovador, por lo que se vuelven imitables en sus formas e ideas:

“Luego se construyó el ferrocarril; y una heterogénea población venida de todas partes de Chile, transformó la quietud aldeana del pueblo, dormido con sus casuchas achatadas a la orilla del agua, envuelto en el aire frescachón, salpicado de agua salada, que el viento del sur roba del océano. Nunca me cansaré de criticar la influencia perniciosa de ese gentío exótico sobre las costumbres de mi tierra: ella ahuyentó a los marinos antiguos, mató a los guanayes y corrompió al pueblo bajo.

El orgullo necio de las gentes de la ciudad dividió al pueblo, e hizo que en el mismo Maule, los bodegueros y comerciantes adquiriesen extraños humos, adoptasen las costumbres dispendiosas de las gentes acomodadas y echasen abajo la antigua casa maulina, cuya fachada adornábanla tablas superpuestas, para hacer en su lugar un edificio heterogéneo y moderno en cuyo interior hay toda la comodidad sin arte de los salones santiagueños o talquinos.” (Latorre, 1912: 119).

3.3. Atractivos del territorio. Naturaleza, paisaje y cultura en el litoral maulino

Muchas son las definiciones sobre atractivos turísticos (Navarro, 2015). La definición de Acerenza sobre los atractivos (1984), dice relación con su capacidad de atracción ya que determinan el motivo del viaje por parte del turista, convirtiendo al lugar en un punto de interés para población externa. No obstante, los motivadores del viajes hoy son multidimensionales y consideran fundamental el tipo de atractivos, pero también el precio el tipo de cambio, los canales de comercialización disponibles, la distancia, entre otros; en la época que estamos revisando, los factores que motivan el viaje se reducen a disponibilidad de transporte y la calidad y accesibilidad de los atractivos. Cuestiones como el precio, la seguridad, u otros, son irrelevantes para el grupo oligárquico que interactuaba desde una posición de prestigio y hegemonía con la sociedad local.

Sin entrar en una definición especializada ni detallada sobre los atractivos, ni de diferencias entre recursos y atractivos, para el presente texto, definiremos a los atractivos turísticos como aquellos bienes naturales y culturales con características relevantes, presentes en el contexto de un destino, y que motivan el flujo de visitantes y turistas, debiendo presentar una serie de condiciones para su contemplación, interpretación, disfrute, observación e interacción, todo lo que genera experiencias diversas y buena parte de sus recuerdos y registros.

En los espacios litorales, los atractivos turísticos, vienen de la mano de un conjunto de atributos que posee el lugar, basado en el uso y consumo de la zona de interface entre la tierra y el mar, combinando factores geofísicos particulares, donde el relieve y su ubicación, favorece la exposición del cuerpo a las aguas marinas y la radiación solar contribuyendo a las prácticas recreativas (Sánchez, 1985).

En el caso de Constitución, son muchos los atractivos presentes en esa época, gracias a su emplazamiento en la confluencia de río, mar y sierras de la costa, que entrega una naturaleza, un paisaje, playas de aguas dulces y saladas, cerros que operan como plataformas de observación del paisaje urbano fluvio-marítimo, una ciudad peatonal, gastronomía regional de calidad, entre muchos otros elementos.

Ello se recalca a través de la prensa en épocas tempranas. A fines de la década de 1870 se expresaba con júbilo el inicio de la temporada estival, especialmente por la llegada de familias pudientes que pasaban los meses de verano en la ciudad del Maule:

“Se aproxima la época en que nuestro puerto es el punto de reunión de la mayor parte de las familias acomodadas de Talca, Loncomilla, Linares i aun muchas de Santiago i Valparaíso... No podía ser de otro modo. Constitución como puerto, es uno de los más pintorescos de nuestra extensa y fértil costa. Tal vez como ninguno reúne a la vez de un clima benigno i templado, saludables baños de mar i agua dulce que, cual segura panacea, darán siempre el alivio a los dolientes que buscan en sus puras y cristalinas aguas el saludable refrigerio para modificar su fatigada naturaleza, empobrecida con los excesos de las medicinas, o con los abrazados calores de temperaturas ardientes i mal sanas... Constitución ofrece pues, al viajero todo aquello que puede apetecerse en la vida, pues sus hoteles y cómodas casas, nada dejan que desear a este respecto” (Diario El Maule, N° 106, 1879: 3).

Esta cita es muy importante ya que envuelve las características principales de creación de los balnearios en esta parte del mundo occidental. La llegada de una población foránea, de altos ingresos y posición hegemónica en la sociedad, que buscan un lugar distante que reúna las condiciones para el ocio, el descanso y la reparación corporal. En este sentido, es demostrativo que en el periódico se haga mención a las bondades reparadoras de sus aguas, para aquellas personalidades que influidas por el higienismo, buscaban las propiedades salutíferas del agua y sus minerales para cuerpos "dolientes" por los "excesos" de la farmacología, del trabajo y también a aquellos que buscaban, través del placer del baño, repararse de los calores de los valles interiores. Todos ellos, encontrándose con un mar y un río que habían visto sólo como medios de transporte, factores para la agricultura o áreas de recursos naturales, y que ahora, gracias al ingreso de nuevas prácticas y representaciones culturales, redescubrían como un balneario de

características diversas y especiales.

Sin ahondar en la complejidad de la discusión teórica sobre la tipología y clasificación de los atractivos (Navarro, 2015), realizaremos una distinción global entre atractivos naturales y culturales, aunque sabemos que en la realidad estos ámbitos están imbricados, ya que, la naturaleza -por ejemplo- llega a antropizarse incluso por su pura percepción y contemplación.

Desde el punto de los atractivos naturales, se contaban sus playas y monumentos naturales (las rocas y la conformación geomorfológica del litoral). Mantobani (1998) reconoce en el surgimiento de los balnearios, la emergencia de una configuración de las relaciones de la sociedad con la naturaleza y de los imaginarios sobre el territorio, lo que hace emerger la cultura de la playa.

En este caso, la playa, en la relación sociedad-naturaleza, se concibe como un nuevo "recurso natural" que desde su conformación físico-territorial involucra un nuevo bien para el uso turístico, que progresivamente se va acondicionando. Como se dijo más arriba, se pasa de una visión del mar y sus bordes, como un espacio residual, que infundía temor y desagrado. En cambio, gracias a los estudios mineralógico e higiénico-terapéuticos, las playas comienzan a experimentarse y ser poseedoras de atributos para su uso salútfero y de placer.

Las playas, como recursos naturales, son los principales atractores de los destinos litorales, ya que permiten el baño, el descanso, la recreación y la contemplación del mar y su entorno. El turismo de sol y playa, junto al de las termas, es una de los primeros tipos de turismo que se presenta en la historia en América, y por tanto acumula toda esa relación imaginaria que las elites van formando sobre el uso y consumo de este tipo particular de territorios (Mantobani, 1997).

El borde litoral de Constitución se emplaza alejado del área urbana de la ciudad, hacia el sur poniente, más allá del cerro Mutrum. En este espacio, comienzan las primeras prácticas de baño y paseo. A su vez, posee playas de arenas negras en la ribera sur de la desembocadura del río, que también, aunque en menor medida, han sido desde antiguo utilizadas como recursos para las prácticas de baño.

En este caso, Constitución presenta la favorable condición de tener dos tipos de riberas y, por tanto, de playas: de río y de mar. Esto le otorgaban un gran nivel de atraktividad para los turistas que venían desde las tierras interiores. Como lo destaca uno de sus connotados novelistas de los años 1940: "Constitución había llegado a ser el primer balneario del país, pues sus incomparables playas, con sus monumentos de rocas e

infinitos panoramas de horizontes y montañas, todo reflejándose en el espejo del inmortal río Maule, atraían turistas de todos los países. Las playas inconmensurables, en que los veraneantes podían elegir para su deleite y satisfacción, ofrecían a los bañistas el espacio amplio y sin peligros entre las Ventanas y las distantes rocas del sur." (Montecinos, 1946: 268).

En relación a los atractivos turísticos culturales, pero que entrelazan lo natural, se encuentra el paisaje. Todo espacio litoral conlleva la conformación de un paisaje que es posible percibir a través de su contemplación, observación y disfrute como experiencia plurisensorial. No obstante, en apariencia, este paisaje litoral sería un paisaje natural no intervenido por el hombre, el uso de la playa que hizo posible su observación, como la valoración social y simbólica que se hace de estas rocas, hacen que este paisaje sea percibido y concebido como significativo como atributo singular de la localidad, y por tanto existente en la cultura y sus producciones simbólicas.

Los paisajes, ya sea urbanos, rurales, naturales, junto con otros motivadores, son uno de los clivajes más significativos a la hora de atraer turistas, sobre todo en aquella época. El paisaje, es tanto el recorte de la superficie de un territorio, y también aquella configuración que es posible de percibir en formas múltiples y conexas por la observación, principalmente, y a su vez, por el tacto, el olfato, etc. Ese territorio que es percibido y observado, es una dimensión espacial de síntesis de un proceso sociocultural de transformaciones y sedimentaciones de diversos agentes que intervienen de formas plurales en él (Nogué, 1992).

Constitución, posee dos tipos de paisaje que han sido mayoritariamente consumidos por los turistas. El paisaje litoral y fluvial, que han jalonado el interés turístico y la construcción cultural sobre su imagen, y que han tenido esa potencia, al poder ser aprehendidos y contemplados, como conjuntos, desde diversas plataformas de observación.

El paisaje litoral contiene un elemento que hace significativa la costa maulina a la percepción social de los turistas (mayoritariamente urbanos): sus conformaciones rocosas. Una serie de rocas de singulares formaciones han motivado la contemplación y el imaginario sobre el litoral maulino, atractivo turístico que se presenta desde los inicios de su exploración como balneario. Estas formaciones rocosas son una de las imágenes fuertes del destino, atrayendo nuevos turistas, crean experiencias ineludibles en el destino y marcan la publicidad sobre sus singularidades, cuestiones registradas en las primeras guías de turismo: "La playa de Constitución se distingue por sus rocas hermosas y originales, como la Roca de la Iglesia, llamada así porque se asemeja a una iglesia en su interior dividida en naves y con curiosas estalactitas, la Ventana y la Piedra de Lobos." (Valdivieso, 1917: 108). En la Guía "El turista", de 1929, se seguía

reafirmando esta condición: "Su playa es notable por la imponente majestad de las rocas que la cierran y la hermosura del paisaje. Son dignas de observarse las piedras llamadas de la Iglesia, Los Calabocillos y las Ventanas" (García, 1929: 356).

Esto hizo singular al litoral maulino. No era una playa más, sino que presentaba un paisaje de valor e ineludiblemente experimentable, tornándose en un referente de su imaginario cultural y turístico: "Las playas, una de las más hermosas del mundo por sus fantásticas rocas entre las que sobresalía la Piedra de la Iglesia, verdadero monumento con cavidades interiores y en cuyas oquedades del mar desata su furia, en sucesión interrumpida de olas, con chasquido de sales y voces que simulan la canción salvaje de monstruo prisionero; y en las puestas de sol, el material acumulado durante siglos, en su cavidad hace de prisma que desgrena la luz para dejar caer libremente sus guedejas de colores. Cercanas, hacia el sur, quedan las rocas de los Calabocillos, cavernarios, desolados monumentos, cual pétreas arquitecturas, en un rincón que durante la noches y los crudos inviernos sólo el mar visita" (Montecinos, 1946: 49).

Estas rocas se localizaban precisamente en las playas litorales para el uso turístico, y marcan ciertos hitos demarcatorios entre las diversos espacios balnearios. Hasta el día de hoy, piedras como la de la Iglesia, son emblemas tanto para los turistas, como para la población local, y constituyen una experiencia turística ineludible en el paso por la ciudad. La playa, como faja de arena que genera un vacío, permite la contemplación del conjunto litoral, haciendo visibles a las rocas desde la distancia, destacándose sus figuras negras y verticales, que cortan la horizontalidad azul y blanca de las playas y el mar.

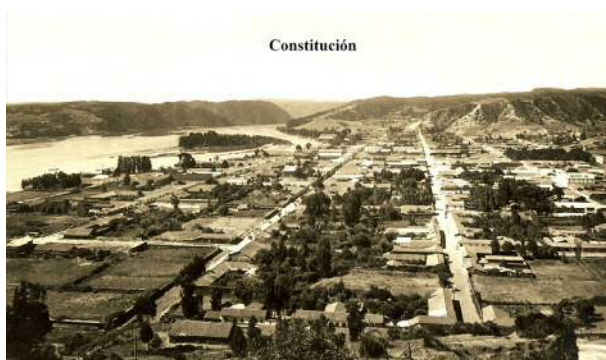
Los periódicos locales comúnmente hacían mención a estos rasgos de su entorno a través de crónicas dónde la figura central era el paisaje local, hecho que se distanciaba de la imagen de puerto comercial y productivo pujante: "... el punto que en Constitución se llama Poza hasta la Piedra de la Iglesia, recorre el observador el espacio más poético i agradable que puede ofrecer la naturaleza... el majestuoso Maule ceñía las espumosas olas del Pacífico con una faja rojiza que marcaba bien su torrente" (Diario La Barra del Maule, N° 76, 1873: 5).

Un segundo tipo de paisaje es el fluvial. Cuando hablamos del paisaje fluvial, nos remitimos al territorio urbano y rural que está conformado por la ría del Maule y su entorno territorial inmediato. Es el paisaje de mayor difusión y potencia social y turística. El paisaje del río ha alimentado la imaginación social, cultural, literaria y artística de aquellos que han podido contemplarlo como habitantes locales o como visitantes.

La comprensión y captura de este conjunto paisajístico se hizo más fuerte gracias a las plataformas naturales de observación natural: los cerros de la cordillera de la Costa. Esto ha hecho que la imagen de la ciudad se haya vuelto referencial en la organización

del sentido y de la imagen de la ciudad y su entorno: “Constitución había llegado a ser el primer balneario del país, pues sus incomparables playas, con sus monumentos de rocas e infinitos panoramas de horizontes y montañas, todo reflejándose en el espejo del inmortal río Maule, atraían turistas de todos los países. Las playas inconmensurables, en que los veraneantes podían elegir para su deleite y satisfacción, ofrecían a los bañistas el espacio amplio y sin peligros entre las Ventanas y las distantes rocas del sur.” (Montecinos, 1946: 268).

Imagen 1. Río Maule y Constitución, c. 1920.



Los elementos y procesos que confluyen en la desembocadura del Maule la hacen un escenario de gran atraktividad turística. Cerros con retazos boscosos, ríos, islas, ciudad a escala humana, playas, laberintos rocosos, y unos miradores naturales, que arman el paisaje para los observadores, para que aquellos turistas que buscan sensaciones, experiencias y vistas panorámicas.

Junto al Maule, la Isla, el pueblo mismo de Constitución y sus laderas verdes y boscosas, su unión al mar, con sus diversas playas y sugerentes rocas, se convertían en fuertes imágenes, atractivos turísticos que comenzaron a instar a los viajeros a visitar la ciudad, que se consolidaba así como un singular balneario. Sus tardes eran y siguen siendo de una belleza conmovedora, como lo ilustra Latorre:

“En el fondo del paisaje el sol refulge como un trozo de vidrio y se achata sobre la línea recta del horizonte. Sus últimos rayos rojizos atraviesan la gruta de la Piedra de la Iglesia; y una calma cenicienta, misteriosa, de una grandiosidad lenta y soñadora se atiende sobre costa. La chalupa del práctico regresa rápidamente a la ría, y la multitud apiñada en la piedra de la Ventana, se queda en una actitud de ensueño, como inmovilizada por el pintoresco navegar del buque en aquel mar que se oscurece lentamente, haciéndose más blanca la espuma de las olas que van a la playa y verdinegras las olas tranquilas de alta mar.” (Latorre, 1912: 65).

Veranear en Constitución, en sí mismo, se convertía en otro de los atractivos sociales y culturales de la época, ya que eran los grupos de elite quienes concurrían al balneario y convertían sus prácticas como necesarias e ineludible para aquellos que compartían (o querían compartirla) su posición ya sea por estatus, riqueza o imitación. La distinción que implicaba pasar el tiempo de ocio en la ciudad, era una forma de sociabilidad de la distinción para la elite talquina, que se identificaba y reconocía en sus playas, como aquellos que podían darse ese lujo entre las décadas 1870-1920. La construcción de ese lugar social (turístico) exclusivo, convertía a las prácticas sociales del veraneo en una conducta de recurrencia societal entre los grupos elitarios, es decir una cierta necesidad de turismo para ser turista con los de mi grupo, una recursividad social e identitaria entre iguales. Esto se cuela en los registros documentales y cronísticos, pertenecientes a la elite local, del Diario La Brisa de Constitución: “[en] las mañanas i a la hora del baño, la playa presenta un golpe de vista encantador: belleza, juventud i una loca alegría, son las notas sobresalientes. El paseo por las tardes, se ve también mui concurrido. Los veraneantes gozan a pulmón lleno de las brisas marinas, que tonifican i dan vida i salud” (N° 28, 1913: 5).

Así como estas prácticas sociales de los turistas se convirtieron en uno de los atractivos para turistear en Constitución, también la cultura, la sociedad y la historia locales eran motivadores de viajes. Así, como vimos más arriba, la familia ancestral, la historia del puerto, las actividades marinerías, la vida y productos de los pescadores, se transforman en un atractivo que motiva la visitación desde otras localidades y las múltiples experiencias urbano-ribereñas de los turistas. Fotógrafos, literatos, pintores, cronistas, políticos, empresarios, gente común, visita a sus familias o sus redes, movilizandó la población flotante del ahora balneario estival.

3.4. Los medios de transporte en los inicios turísticos de Constitución: ferrocarril y embarcaciones.

Los medios de transporte son parte esencial de la infraestructura básica para el desarrollo de la actividad turística. Sin la estructura vial ni los medios de transporte, los turistas no podrían llegar a los destinos, impidiendo el desplazamiento, situación básica para la ocurrencia del fenómeno turístico.

Para el turismo en Constitución, el flujo principal proviene desde el valle central, y fundamentalmente desde la ciudad de Talca, tanto porque es el principal mercado emisor, como porque es la ciudad de empalme para desviar hacia el poniente, en dirección al balneario.

Antiguamente para realizar ese recorrido, hasta fines de la década de 1880, se debía ir al Puerto de Perales, un pequeño muelle fluvial cerca de urbe talquina, para desde ahí embarcarse en una lancha o falucho maulinos, y llegar al balneario. Medio de transporte movido por las velas y las brazadas de los "guanayes", marinos de agua dulce. De bajada la travesía duraba entre 8 y 10 horas, y de subida de 2 a 4 días si la lancha volvía vacía, y entre 2 a 6 días, si la embarcación estaba cargada, como era de esperar para los turistas que volvían con sus familias y enseres. Esas distancias y esfuerzos de traslado, claramente hacían de esta práctica turística una actividad de las elites.

La única alternativa a la navegación fluvial era hacer el recorrido con carretas por el tortuoso y antiguo camino real, el que demoraba varios días de ida y vuelta. Quizás es probable que algunas familias alternaran la bajada por el río, con la vuelta por dicho camino.

Sin embargo, el principal estímulo para el turismo lo constituyó la instauración del servicio ferroviario entre el Talca y Constitución. Este proyecto ferroviario se concebía como una de las obras postuladas por la elite local como imprescindibles para retomar la senda del desarrollo perdido, pero que al poco tiempo de sus primeras operaciones comenzó a mostrar un uso muy distinto al originalmente pretendido por sus más enconados promotores. Impulsado como un medio para hacer más competitivo al puerto acortando los tiempos y costos de transporte de mercaderías, el desarrollo de la línea Talca-Constitución se pensó en torno al antiguo modelo de desarrollo portuario, pero terminó siendo el principal vehículo de la nueva demanda turística que se incrementaba con los años.

Esta obra, que se demoró 26 años en alcanzar su conclusión en forma definitiva, no debió esperar mucho tiempo para ver pasar por sus primeras estaciones operativas más turistas que productos maulinos. La construcción del ferrocarril de Talca a Constitución, en 1888, aunque paralizados algún tiempo, llega a Curtiduría en 1892, recorriendo sus primeros 29 km en dirección poniente desde la capital talquina.

En 1897 el tren alcanzó definitivamente esta nodo que era Huinganes, con lo que se instauró un servicio de lanchas a vapor entre este punto y Constitución (González, 2005). A partir de este momento, el arribo de las familias de la elite talquina y de Santiago se aseguró y consolidó, debido a las facilidades que el ferrocarril ofrecía a los viajeros una demora de sólo dos horas y media en llegar desde Talca al lugar de atraque fluvial. Se consolidaba así en el imaginario maulino la sensación que el tiempo de los lanchones bajando desde Perales era ya una actividad que quedaba en el pasado: "En el verano de 1900... la prensa recoge los reclamos de los pasajeros que, olvidados del inicial carácter de 'carguero' del ferrocarril, exigen más carros de primera clase y horarios adecuados para trasladarse a la costa" (González, 2005: 32).

En 1902, la construcción del ferrocarril llegó hasta Banco de Arena, frente a la ciudad, hacia el nor-orienté, generando un punto embarco y desembarco de lanchas y botes para el cruce del río, que afianzó la creciente actividad turística.

La construcción del ferrocarril en sí misma se convertía en un atractivo. El inicio de las obras en Constitución se constituyó en un paseo para la población local y visitante, que acudía a apreciar los avances del progreso: "Ir allí es un bonito paseo y diariamente, se ve en las faenas un buen número de personas, paseantes. Como todo el trabajo va por la orilla del río, hay la facilidad de ir en bote observando los trabajos sin necesidad de desembarcarse" (Diario El Maule, N° 568, 1889: 4).

El ramal ferrocarrilero de Talca a Constitución, se concretó definitivamente en 1915, año en que se culminó el puente ferroviario para cruzar el río. Se habilitaba así un medio de transporte que será vital en la consolidación y masificación del destino, y en la promoción del turismo local y nacional. Junto con promocionar los atractivos, en las primeras guías de turismo se entregaba información de tarifas y frecuencias del ferrocarril desde Santiago a Constitución: "Tren recomendado de Talca a Constitución: Sale de Talca a las 2.47 P.M. y llega a Constitución a las 5.50. Saliendo de Santiago por el expreso se almuerza en Curicó y por el ordinario a las 8.30 en Rancagua. Pasajes: Por expreso hasta Talca y ordinario a Constitución en 1° \$ 33.20; 2° \$ 22.30; Pullman \$ 12. Por tren ordinario en 1° \$ 23.80; en 2° \$ 16.00" (Valdivieso, 1917: 107).

El viejo anhelo maulino de retomar el activo comercio de los productos locales transportados por la nueva tecnología del ferrocarril, quedaba así desde sus inicios en segundo plano frente al uso que le dieron los turistas que acudían a visitar la ciudad y sus playas. La llegada del ferrocarril a la ciudad en 1915, hacía ya totalmente innecesario el transporte de personas por medio de lanchas y vapores, cerrando así el ciclo del puerto, poniéndole fin a un modelo de desarrollo que, de ahí en adelante, tendría al turismo como una de sus actividades económicas principales.

3.5. La conformación de la planta turística y la infraestructura

Los atractivos son elementos clave del espacio turístico, y sin su presencia, no habría motivo para que los potenciales turistas decidan movilizarse hacia lugares distintos a los de su residencia y trabajo. Pero la sola presencia de atractivos turísticos, no es suficiente para que el flujo de turistas pueda ser atendido. Hay que dotar al lugar de una planta turística (hoteles, restaurantes y servicios) e infraestructura (caminos, estaciones, muelles), etc. para atender las necesidades de reproducción sociomaterial de los turistas y para facilitar la accesibilidad y movilidad para disfrutar de los atractivos (Boullón, 2006 a).

La planta turística es el conjunto de servicios que hacen posible la experiencia y consumo de los atractivos y de la alimentación, traslado y pernoctación de los turistas, y se dividen -desde una perspectiva ya clásica- en equipamientos e instalaciones (Boullón, 2006 b).

El equipamiento dice relación con el sistema de servicios para atender al visitante, contándose entre ellos los alojamientos, la alimentación, el esparcimiento y otros servicios (tours operadores, comercio, agencias, guías, etc.). Las instalaciones son las que hacen posible el consumo de los atractivos turísticos localizados y Boullón (2006 b) los divide en: "de agua y playa" (marinas, espigones, muelles, sombrillas, carpas, etc.); "de montaña" (miradores, circuitos de senderos, teleféricos, etc.) y "generales" (piscinas, vestuarios, instalaciones de juegos y deportes, pasarelas, etc.).

En los inicios turísticos de Constitución no se presenta una planta turística acabada, ya que está en su primera etapa como área turística. Sin embargo, este balneario, por su condición de puerto, desde 1850-60, ya contaba con equipamientos e instalaciones necesarios para sus diversas actividades. Hoteles, residenciales, pensiones y una red de restaurantes y locales de diversiones varias (salones de baile, salas de juego, clubes sociales, quintas de recreo), se habían creado para atender a la población flotante y local vinculada a la actividad portuaria, comercial y naval.

A fines del siglo XIX e inicios del siglo XX, cuando el turismo en Constitución era un sector económico y una actividad social reconocible, la posibilidad de hacer frente al decaimiento de la actividad portuaria estimuló la construcción y apertura de nuevos hoteles y residenciales, dinamizando la ciudad y su economía. La aceleración en el flujo de turistas que impulsó la puesta en marcha del ferrocarril, hizo que una parte considerable de la sociedad local se abriera a los nuevos negocios de alojamiento (hoteles, residenciales, pensiones) y de alimentación (restaurantes, quintas de recreo, comida tradicional), siendo algunos de ellos promocionados en las provincias de lo que será la región del Maule (Talca, Curicó, Linares, Cauquenes), como también en los diarios de Santiago.

Imagen 2. Playa de Constitución hacia 1900.



Al fondo de la fotografía se aprecian los llamados “Hoteles de la playa”, parte de la infraestructura creada a fines del siglo XIX para potenciar a la ciudad como balneario. Se aprecian también los llamados carros de baño, que pudieron acceder a la playa con mucha mayor facilidad a partir de la apertura de un paso entre el cerro Mutrúm y la ciudad.

El peso de la actividad hotelera ya a inicios del siglo XX presentaba algunos problemas. Las casas en arriendo que entraban al negocio, a juicio de algunos, se prestaban para abusos:

“Se nota bastante afluencia de veraneantes en nuestro puerto que año por año vienen a estas hermosas playas a pasar la temporada de vacaciones. Pero el número de visitantes que hasta hoy se hospeda en los hoteles i casas de pensiones, es mui escaso todavía. Parece que el veraneo en la presente temporada no estará mui animado. ¿La causa? Al decir de muchas personas que están al tanto de lo que ocurre, esto se debe al subido precio que se pide por los arriendos de casa. Entonces no hai más remedio que bajar las punterías” (Diario La Brisa de Constitución, N° 28, 1913: 5).

La población local implicada en el turismo comienza a jugar con los precios y subirlos según una demanda que se iba incrementando, viendo una posibilidad de allegar ingresos extras para el invierno. El decaimiento evidente de la actividad fluvial y marítima, como la consiguiente baja en la demanda de los astilleros, hacía que se extremaran los esfuerzos por optimizar los ingresos por los servicios prestados. Muchas de estas nuevas pensiones, eran en realidad antiguas casas de grandes dimensiones que adecuaban sus piezas interiores para el arriendo a los veraneantes. Una respuesta rápida y generadora de ingresos, que se adaptaba tanto al decaimiento del dinamismo portuario, como a la emergencia de la actividad turística.

La población local comenzó a crear y administrar diversos servicios, de alojamiento, gastronómicos, entre otros, lo que quedó registrado desde la literatura regional: “Toda la gente, pobres y ricos, se dedicaran a ganar dinero dando de comer a los extranjeros; de eso vivieron todos. Se hicieron duchos en explotar esa gente que viene a divertirse y a gastar dinero durante dos meses del año. El pueblo de marinos fue sustituido por un pueblo de comerciantes... y la han convertido en un gran mercado de trapos que en el verano adquiere todo su esplendor” (1912: 18).

El escritor maulino, testigo de la época, no se refiere únicamente a los hoteles, sino a todos, pescadores, panaderos, artesanos, carreteros, carboneros, todas las personas y grupos orientados a suplir las necesidades de los turistas.

En relación a las instalaciones necesarias para utilizar, consumir y experimentar los atractivos, la Gobernación y el Municipio realizaron gestiones e intervenciones para construir infraestructura habilitante.

La llegada creciente de turistas por el río, como el uso turístico del mismo para paseos, hizo necesario el acondicionamiento de instalaciones necesarias para el desembarco de pasajeros. Así, en 1890, se enviaban desde la Intendencia de Maule órdenes al Gobernador de Constitución con especificaciones para “la construcción del muelle de pasajeros en ese puerto, a fin de que Us ordene la publicación de avisos en los periódicos de esa localidad pidiendo propuestas para su ejecución” (Boza, 1890 a: s/f). Una vez presentados los ofertantes, se aceptaba la propuesta realizada por Fernando Court “...para la construcción del muelle de pasajeros en el puerto de Constitución por la suma de diez mil pesos en conformidad a las bases, planos y especificaciones que corren en estos antecedentes. El contratista queda obligado a terminar el trabajo en el plazo de ciento cinco días a contar desde la fecha en que se firme la escritura” (Boza, 1890 b: s/f). Esta obra, cuyas características eran una construcción “... enteramente de fierro, excepto las casitas de ambos lados que eran de pino oregón y estaba unidas entre sí por un techo elevado y en curva” (Maino, 1996: 202).

Estas instalaciones complementaban las instalaciones portuarias de la ciudad, ya que en 1878 Andrés Hoyle había construido otro muelle, y el muelle fiscal que se había construido en 1879 y, viendo las posibilidades turísticas de esa intervención urbana, en la avenida de acceso “...y entorno se pusieron suficientes sofás para darle un aspecto de agradable paseo” (Ibíd.). Este muelle de pasajeros, en 1890, era una de las obras funcionales que acreditaban esta nueva vocación turística de la ciudad, haciéndose cargo del tráfico del río, ya no de cargas, sino de pasajeros. Las autoridades de la ciudad seguían contribuyendo con las instalaciones adecuadas para la llegada masiva de los turistas en cada temporada veraniega. A inicios del siglo XX destacaba la apertura del zanjón que, por la falda sur del Mutrúm, facilitó el tránsito desde la ciudad hacia las playas: “... se procedió a abrir el camino que conduce a la playa, rompiéndose

el cerro que hacía difícil la comunicación de esta con la población a causa de la gran subida para coches y carretones de baño” (Diario La Brisa de Constitución, N° 2, 1912). Sin duda esto representó un cambio sustancial para el turismo maulino, puesto que antes de estas mejoras los viajes hacia el balneario eran bastante penosos, como lo dejan ver las memorias de Orrego Luco de la década de 1840: “Por aquellos tiempos lejanos se iba desde el pueblo a la playa en carretas de madera que eran como casetas sobre ruedas, tiradas por bueyes. Los caminos eran pésimos, y debíamos subir por las laderas del cerro Mutrúm que conducía al mar” (Orrego, 1984: 206). A esto se sumaba la concesión municipal realizada en 1906 para el establecimiento de líneas de carros de sangre, los que partiendo desde el sector de la Poza comenzaron a unir el creciente flujo de turistas por el lado de la Piedra de Ventanas con las playas, servicio que se mantendría hasta el año 1922. Esta nueva forma de transporte urbana se promocionaba también en las guías de turismo: "El balneario está unido al pueblo por una línea de tranvías." (Valdivieso, 1917: 108).

Imagen 3. Carros de Sangre



Carros de Sangre frente a los hoteles costeros ubicados en las playas principales de Constitución. La construcción de infraestructura adecuada para la práctica de actividades estivales daba cuenta de la atención que la sociedad maulina comenzaba a prestar al turismo, percibido como una vía alternativa de desarrollo para un puerto en declive. Imagen gentileza de Patricio Contreras.

Los carros de sangre permitieron integrar y conectar la ciudad con la playa de forma rápida y expedita, inaugurando nuevos paseos y espacialidades para la sociabilidad de los turistas y de algunos grupos: “El atrayente sitio de la playa, con la llegada de los carros... no tardó en convertirse en un paseo bastante agradable i recreativo. Por eso más tarde, hemos tenido la complacencia de presenciar allí, millares de personas que se han dado cita en tan agradable lugar, para admirar más de cerca la inmensidad del Océano... fortalecer unas, sus agotados nervios... mediante la expansión que adquiere su corazón, aspirando la suave brisa marina” (Diario La Brisa de Constitución, N° 3, 1912).

La llegada de los veraneantes ayudó así a expandir la ciudad hacia nuevos espacios y actividades, transformando al antiguo puerto en un balneario con una variada oferta turística: "Fue una invasión general e irresistible: en la playa, al pie de la montaña gredosa en cuya meseta combada se deshacían las ruinas de un pequeño cementerio inglés, en medio de un ciprés melancólico, se levantaron los ventanales de juguete de los chalets modernos y más allá la arquitectura hueca y moldeada de un hotel estilo suizo... Los antiguos maulinos no se imaginaron que llegase hasta allí la vida del pueblo; para ellos fue siempre la playa un rincón lejano; por eso colocaron el cementerio en la caleta" (Latorre, 1912: 17).

Esta infraestructura habilitante para la movilidad interna como para el desembarco de los turistas, permitió el desarrollo de un incipiente servicio de operadores turísticos, concebidos no a la manera organizacional actual, sino más bien como prestadores de un servicio específico para el consumo de los atractivos. Los paseos por el río Maule por embarcaciones abiertas a los turistas, fue el principal servicio turístico que se ofertaba en Constitución que rebasó la frontera de la reproducción sociomaterial mínima (alojamiento y alimentación).

La atraktividad del río, para la creciente masa de turistas, hizo necesario que desde muy temprano embarcaciones que hacían la carrera de navegación fluvial, sirvieran para el paseo río arriba con el único objeto de conocerlo y contemplarlo, entre ellos se contaba con el Guaicurú, el Malleco y el Chillán, y "varias lanchas capaces de transportar entre 30 y 50 pasajeros sentados en "butacones"" (Maino, 1996: 201).

Estas "excursiones" por el día en el río, se sumaban a las que se podían hacer a las riberas, al mineral de Putú al norte, o a las serranías boscosas y sus caídas de agua en las laderas del sur, un panorama que lentamente iban asistiendo operadores locales, conocedores del entorno. Esto ya se promocionaba en las guías de turismo donde aparecía Constitución: "Excursiones: Por el río Maule y por sus pintorescas riberas y al lado norte el mineral de Putú".(Valdivieso, 1917: 108).

4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

Este trabajo, que es de pretensión exploratoria y descriptiva de los inicios turísticos de una localidad como Constitución, nos entrega la posibilidad de problematizar desde los procesos históricos (de acumulación y transformación), la conformación de los destinos turísticos.

Como hemos observado, los resultados de nuestra investigación nos posicionan frente a una ciudad como la de Constitución que fundada en 1794, y convertida en Puerto Mayor en 1828, es un núcleo urbano que desde antes de la llegada del turismo como práctica diferenciadora de los grupos de elite regional, ya existe como tal y, en su calidad de puerto y centro comercial,

contaba con una planta básica (de alojamientos y alimentación) para atender a la población flotante que concurría a la ciudad por negocios o como enlace en viajes a otros puntos.

La conceptualización de Valls (2004) sobre los destinos turísticos, permite comparar las características que tienen hoy los destinos como de sus momentos históricos iniciales. Valls define cinco características para los destinos turísticos: 1) que el espacio geográfico tenga características comunes (o que tenga una perspectiva territorial) capaces de soportar objetivos de planificación; 2) una centralidad que provoca desplazamientos de turistas constituyendo una masa crítica de demanda; 3) en base a atractivos y recursos disponibles y puestos en valor, el destino articula una oferta para satisfacer las necesidades de los turistas; 4) debe tener una marca que se presente en forma de imagen atractiva que simbolice la oferta y permita identificarla a los turistas; 5) que tenga una función comercializadora conjunta de los oferentes locales.

Respecto de la ciudad de Constitución, la primera característica se cumple en tanto que es un territorio de ribera, con diversidad de elementos, pero acotado en su extensión, que permitiría el desarrollo de estrategias de planificación. Sin embargo, en la época no existe ningún nivel de planificación sobre la actividad turística, ni siquiera se presentan estructuras de la burocracia pública específicamente preocupadas del turismo. Esta vocación de planificación vendrá en el último tiempo, cuando desde afuera del destino, vengan recursos y técnicos para la elaboración de planes de desarrollo, como lo fue el último Plan turístico sobre el Ramal (U. Central, 2013).

La segunda característica, de centralidad territorial, se cumple para esta época en Constitución. El hecho de que la ciudad se emplace en la desembocadura y posee una ribera fluvial y una marítima, atractivos naturales y culturales únicos, medios de transporte (primero fluviales, luego mixtos, finalmente ferroviarios), le hicieron tener centralidad tanto a nivel regional (los grupos turistas de origen urbano) y nacional (de Santiago y Valparaíso) que querían conocer la particularidad de los atractivos de la ciudad, lo que provocó la llegada creciente de turistas.

La tercera característica, la conformación de una oferta de servicios, en la época se fue dando de modo procesual y acumulada. Como se comentó, desde sus inicios portuarios la ciudad contaba con una red de hoteles y restaurantes (y algunos centros de diversión) que sirvieron como base para la recepción de los primeros grupos de turistas. Los tranvías de sangre permiten una base de movilidad interna desde la ciudad a la playa. Además, existen algunos operadores de transportes turísticos, que administran embarcaciones para el paseo sobre el río y otros arriendan algunos botes para que los propios turistas hagan la ruta.

La cuarta característica, la de una marca del destino, para este etapa de los destinos no se elabora ni se difunde como tal. Constitución se promueve desde la información oral por parte de los turistas en sus lugares de origen y de algunas guías y revistas de promoción turística y de diarios. La demanda "Ilega", no es atraída por la oferta local, menos por la difusión de una imagen del destino como una marca. No hay una imagen consensuada ni construida en base a estudios. En algunos compendios y guías se hace referencia a Constitución, pero desde su descripción física y de referencias a hoteles, no como un concepto que pudiera enhebrar una experiencia y motivar visitación. Este elemento, tanto en su concepción intelectual y técnica, como en la disponibilidad de recursos y estructuras organizacionales, pertenece a épocas muy recientes y en destinos consolidados y desarrollados.

Por último, la integración vertical de la oferta, tanto por rubro como por destino, tampoco es una característica de esa época. Es una oferta de servicios incipiente y fragmentada que se promueve y desarrolla individualmente. En los documentos revisados, no se identificó ningún tipo de organización gremial específicamente turística.

No obstante quedar plenamente establecido que el análisis de los destinos se basa en territorios que turísticamente tienen cierto nivel consolidado de desarrollo, la problematización de las características de los destinos, mirando una ciudad como Constitución en sus inicios turísticos, permite reflexionar sobre las dimensiones y elementos que los conforman desde sus orígenes, y por lo tanto, aquellos que históricamente vertebran los territorios turísticos.

Indefectiblemente, estas reflexiones nos llevan a problematizar las propuestas teóricas del ciclo de vida de los destinos. Para Butler, quien inicia esta discusión, la primera etapa, de exploración, tiene las siguientes características: a) llegan los primeros turistas, con objetivos de ocio y consumo de los atractivos turísticos del lugar; b) no existen instalaciones específicas previstas para los visitantes, por lo que es probable que, c) el uso de las instalaciones locales y el contacto con los residentes locales sean altos, lo que puede ser una atracción importante para algunos visitantes; d) el tejido físico y el medio social de la zona permanecerían inalterados por el turismo y e) la llegada y salida de los turistas tendría relativamente poca importancia para la vida económica y social de los residentes permanentes (Butler, 1980).

Todo el marco interpretativo de la primera etapa de exploración, para el caso de Constitución no se cumple. Como hemos mencionado, a diferencia de caletas o atracaderos, que tienen una población menor que provee los primeros servicios a estos "exploradores turísticos", la urbe ya existe antes del flujo turístico y posee una planta básica que ya responde a las necesidades de una población flotante (no turística) que

acude por los negocios de comercialización agropecuaria, por transacciones de cabotaje o exportación con las empresas navieras, o por la compra o revisión de alguna embarcación en construcción en sus varios astilleros. Es decir, o no se cumple la primera etapa, o tendríamos que considerar a esta población flotante a la que hacemos mención, como los primeros exploradores turísticos, con lo que tendríamos que retrotraer esa fase al periodo de 1830-1870, que es la época de inicio y consolidación de Constitución como Puerto Mayor.

En la etapa que se denomina de implicación o participación, se caracteriza porque aumenta el número de visitantes con cierta regularidad. Algunos residentes locales entrarán en la etapa de participación y comenzarán a proporcionar instalaciones primariamente o incluso exclusivamente para los visitantes. El contacto entre los visitantes y los lugareños se puede esperar que se mantenga alto y, de hecho, aumenta para los habitantes locales que participan en la restauración de los visitantes. A medida que esta etapa progresa, se puede anticipar algo de publicidad específicamente para atraer a los turistas, y se puede definir un área básica de mercado inicial para los visitantes.

Se puede esperar que surja una temporada turística y se realicen ajustes en el patrón social de, al menos, los residentes locales involucrados en el turismo. Se puede esperar cierto nivel de organización en los arreglos de viajes turísticos y las primeras presiones ejercidas sobre los gobiernos y organismos públicos para proporcionar o mejorar el transporte y otras instalaciones para los visitantes (Butler, 1980).

Esta etapa de implicación se viene mejor con el periodo que estamos analizando para Constitución, ya que en este proceso aparece una demanda turística continua y creciente, estacionalizada en el periodo de verano. Son los grupos de elite que mayoritariamente desde Talca, la gran ciudad del Maule, pero también de otras ciudades maulinas y de Santiago, comienzan a instaurar una demanda turística en Constitución, por el consumo de atractivos y de servicios turísticos, con ese fin en sí mismo, de ocio y reconstitución salubre y hedonista de los cuerpos. La demanda creciente de los turistas, promueve que el conjunto de hoteleros, ante la caída de la población flotante por la actividad comercial, portuaria y naval, viren a concentrar sus esfuerzos en la estación estival, y sus servicios se orientan a atender la población de turistas, además de la pernoctación y la alimentación, aparecen las canastas (quesos, frutas, pan, quesos, vinos o espumantes) para que los pasajeros pasaran el día en el río o en el mar, ya sea en familia o en pareja. Antiguos propietarios, acondicionan sus antiguas y grandes casas como pensiones, entrando a la oferta de alojamiento y atención de turistas.

Efectivamente, los distintos grupos involucrados en el contacto directo con los turistas crecen: empresarios y trabajadores de hoteles, residenciales y pensiones; los servicios

asociados como lavaderos, personal de ferrocarriles y carros de sangre; lancheros para el traspaso desde las estaciones de ferrocarriles y de paseo en el río; pescadores que surten a los restaurantes, alojamientos con casino, o la compra directa de turistas; los panaderos, dulceros y los productores de comida en general; los que ponen los carros de baños y luego las carpas. No es toda la población, pero es un número importante de los grupos locales que son visibles en nodos de alta gravitación social y urbana, como los muelles, caletas, hoteles, las playas, ferrocarriles y sus estaciones, en el río, etc.

La publicidad sobre el destino se basa principalmente en promover los hoteles y el transporte ferroviario. Por tanto, se difunde un servicio crítico para el turismo: el traslado, la pernoctación y la alimentación. Los hoteles son gravitantes en el espacio local, ya que cumplen el servicio de alojamiento y restauración, asegurando la reproducción básica de los cuerpos turistas. En algunas guías de turismo aparece la descripción del río, de las playas y sus rocas, pero es difícil pensarla como una marca o imagen de destino, como se concibe hoy día.

Como los estudios sobre el ciclo de vida de los destinos se realizan para diagnosticar la etapa actual de un destino y proponer estrategias de futuro, es que no se han problematizado todas las dimensiones de las primeras etapas del modelo de Butler. Todos los estudios sobre zonas turísticas o destinos, se realizan al menos cuando están en su etapa de emergencia o participación, y en su mayor medida, cuando estos destinos están desarrollados, por lo que su discusión no es sobre su primera etapa de origen, ya que ese dato se da como dado. Es en este sentido, que estudios sobre el ciclo de los destinos realizados desde la investigación histórica complementadas con los avances de los análisis turísticos, permitiría reconocer de mejor forma las etapas y la evolución histórica de los destinos. Esto podría llegar a generar una revisión de las características de las etapas posteriores, ya que si cambian las condiciones analíticas y procesuales de los momentos iniciales, esto condicionará, indefectiblemente, el entendimiento y concepción de los periodos siguientes. Es más, con estudios históricos pormenorizados de destinos turísticos de distintas características y orígenes, se podría llegar a poner en cuestión toda la teoría de los ciclos de vida que Butler plantea desde los estudios más asociados a la geografía del turismo, que a la evolución histórico-procesual concreta.

Como sostuvimos en la metodología, este trabajo no utiliza las propuestas de Butler ni como modelo interpretativo, ni como objetivo de cuestionamiento. Como se ha ido mostrando en las contribuciones actuales sobre el particular, el modelo de Butler sigue estando en el debate, tanto desde su propio autor, como desde sus seguidores, adaptadores y contradictores (Cardona & Serra, 2014).

Se hace necesario proseguir tanto desde la historiografía, como desde los estudios turísticos, las investigaciones sobre casos y la reflexión conceptual crítica sobre las evoluciones de los destinos. Estudios, tanto de contextos históricos específicos, como de procesos de evolución y transformación territoriales de mediano y largo plazo permitiría conocer, sobre todo en países como Chile, que en su conjunto es un destino emergente, los procesos de transformación y los elementos que han incidido en su conformación como destinos regionales, provinciales y locales.

5. BIBLIOGRAFÍA

- Acerenza, M.A. (1984).** Administración del Turismo. Vol. 1. Conceptualización y organización. México, Trillas, (3ra. reimpresión, 1994).
- Barros, L. y Vergara, X. (2007).** El modo de ser aristocrático. El caso de la oligarquía chilena hacia 1900. Santiago: Lom. 2° edición.
- Barros, Á. (1987).** Historia del Turismo en Chile. Boletín Técnico No 6, Cuadernos Turísticos - Serie Boletín Técnico, Servicio Nacional de Turismo Chile.
- Booth, R. (2002).** El Estado Ausente: la paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso (1850-1925). EURE, v.28 (n.83), pp. 107-123.
- Booth, R. (2009).** Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación del territorio en Chile, Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.
- Booth, R. (2014).** Turismo, Panamericanismo e Ingeniería Civil. La Construcción del Camino Escénico entre Viña del Mar y Concón (1917-1931), Historia, No 47, vol. II: 277-311.
- Boullón, R. (2006 a).** Espacio Turístico y Desarrollo Sustentable, Aportes y Transferencias, Vol. 10, Núm. 2, sin mes, pp. 17-24 Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Boza A. (1890 a).** Informe de al Gobernador de Constitución, Cauquenes, 1-VIII-1890. Archivo de la Gobernación de Constitución, Vol. 105.
- Boza A. (1890 b).** Informe de al Gobernador de Constitución, Cauquenes, 13-IX-1890. Archivo de la Gobernación de Constitución, Vol. 105.
- Boullón, R. (2006 b).** Planificación del Espacio Turístico. 4° Edición. México: Trillas.
- Butler, R. W. 1980.** "The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for the management of resources". The Canadian Geographer, 24(1): 5-12.
- Cáceres, G.; Sabatini, F.; Booth, R. (2002).** La suburbanización de Valparaíso y el origen de Viña del Mar: entre la villa balnearia y el suburbio de ferrocarril (1870-1910). En E. Pastoriza (Ed.), Las puertas al mar: consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar, (p. 33-50). Buenos Aires:

Biblos.

Canihuante, G. (2005). Turismo en Chile. Paisajes y culturas del pasado, presente y futuro. La Serena: U. de la Serena.

Cardona, J. & Serra, A. (2014). Historia del turismo en Ibiza: Aplicación del Ciclo

de Vida del Destino Turístico en un destino maduro del Mediterráneo, Pasos, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, Vol. 12, N° 4, pp. 899-913.

Corbin, A. (1993). El territorio del vacío. Occidente y la invención de la playa, 1750-1840. Barcelona: Grijalbo-Mondadori.

Cortez, A. (2016). Disputas por la Playa. Turismo, sociedad y violencia simbólica en los inicios de la masificación social del balneario de Cartagena, 1930-1960, Gestión Turística, U. Austral, Vol. , N° , pp.

Cortez, A. (2013). Talca en 1910. Una Sociedad Provincial en el Centenario Nacional. Talca: CNCA.

Cortez, A. & Mardones, M. (2015). Imaginario sobre el Maule. Río, paisaje y sociedad en la narrativa regional, 1900-1950. Talca: CNCA.

Cortez, A. & Mardones, M. (2009). Constitución, 1794-1915. Astillero, Puerto Mayor y Balneario. Los Andes: Pucuro.

Cortez, A. & Valero, L. (2011). Imágenes Históricas de Constitución. Patrimonio fotográfico de una comunidad maulina, Constitución: CNCA.

Dadón, J. (2005). Historia ambiental y turismo en la costa bonaerense: De playas, vacaciones y ecología, Todo es Historia, N° 450, pp. 54-62.

Diario El Maule (Varios años), N° 106, 27-XII-1879.

Diario La Brisa de Constitución, La Brisa de Constitución, Año I, N° 2, 11-VIII-1912; Año I, 18-VIII-1912, N° 3; N° 28, 22-I-1913.

Diario La Barra del Maule, N° 76, 6-VII-1873.

Diario El Maule, N° 568, 7-VII-1889.

García, G. (1929). El turista. Guía general de turismo en Chile. Santiago: T. Conelli y Cía. 1929.

González, J. (2005). Tres ramales ferroviarios del Maule. Boletín de la Academia Chilena de la Historia, N° 114.

Hederra, F. (2004). El tapete verde. Novela de costumbres. (1° Ed. 1910). Talca: Ed. U. de Talca.

Hurtado, C. (1966). Concentración de población y desarrollo económico. El caso chileno. Santiago: Instituto de Economía, U. de Chile.

Larrinaga, C. (2015). De las playas frías a las playas templadas: la popularización del turismo de ola en España en el siglo XX. Cuadernos de Historia Contemporánea, 2015, vol. 37, pp. 67-87.

Latorre, M. (1912). Cuentos del Maule (tipos y paisajes chilenos). Santiago: Zig-Zag.

Latorre, M. (1971). Memorias y otras confidencias. Santiago: Ed. Universitaria.

- Maino, V. (1996).** La navegación del Maule. Una vía de conexión con el exterior, 1794-1898. Talca: Editorial U. de Talca.
- Mantobani, J. (1997).** Notas sobre el problema de la creación de los primeros balnearios argentinos a fines del siglo XIX. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. N° 11, 1 de diciembre de 1997. Recuperado en abril 2016.
- (1998) Cultura, espacio, ambiente y sociedad: Hacia una geografía histórica de las configuraciones intraurbanas de la ciudad de Mar del Plata, En Golpe L. y Herrá, C. (eds.): Perfiles migratorios e imaginarios urbanos. Buenos Aires, ADIP.
- Montecino, T. (1946).** Los guanayes: Novela Maulina. Santiago: Nascimento.
- Montecristo (1910).** A Constitución. Diario La Actualidad, 08-II-1910. Talca: Imprenta La Actualidad.
- Navarro, D. (2015)** Recursos turísticos y atractivos turísticos: Conceptualización, clasificación y valoración, Cuadernos de Turismo, n° 35; pp. 335-357.
- Nogué, J. (1992).** Turismo, Percepción del Paisaje y Planificación del Territorio, Estudios Turísticos, N° 115, pp. 45-54.
- Orrego, L. (1984).** Memorias del tiempo viejo. Santiago: Ediciones de la Universidad de Chile.
- Pastoriza, E. (2002).** Turismo social y acceso al ocio: arribo a la ciudad balnearia durante las décadas peronistas (Mar del Plata, 1943-1955). En E. Pastoriza (Ed.), Las puertas al mar: consumo, ocio y política en Mar del Plata, Montevideo y Viña del Mar (p. 89-116). Buenos Aires: Biblos.
- Pastoriza, Elisa (2011).** La conquista de las vacaciones. Breve historia del turismo en la Argentina. Buenos Aires: Edhasa.
- Salazar, Noel (2006).** Antropología del Turismo en Países en Desarrollo: Análisis Crítico de las Culturas, Poderes e Identidades Generados por el Turismo, Revista Tabula Rasa, No.5: Bogotá, Colombia, pp. 99-128.
- Sánchez, J. (1985).** Por una Geografía del Turismo Litoral. Una aproximación metodológica. Estudios Territoriales, n° 17, 1985, pp. 103-122.
- Sepúlveda, S. (1959).** El trigo chileno en el mercado mundial. Santiago: Editorial Universitaria.
- Tornero, R. (1872).** Chile Ilustrado. Guía descriptivo del territorio de Chile, de las Capitales de Provincia i de los Puertos Principales. Valparaíso: Librerías i Agencias del Mercurio.
- U. Central (2013).** Plan Maestro Turístico Ramal Talca Constitución. Santiago: Ed. U. Central.
- Valdivieso, F. (1917).** Turismo en Chile :guía para los viajeros: de Papudo al sur. Santiago : Sociedad Impr. Barcelona

Valls, J. (2004). Gestión de destinos turísticos sostenibles. Barcelona: Gestión 2000.