

VICE-PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

Razones personales han movido al Excmo. señor Figueroa Larraín a ausentarse por dos meses del ejercicio de la Presidencia de la República, entregando su investidura a su subrogante constitucional, Ministro del Interior, Coronel Ibáñez.

Se produce el interinato presidencial en circunstancias delicadas, en que toda actitud de prudencia es patriótica. El Coronel Ibáñez asume la jefatura efectiva de un Gobierno en que desde dos meses atrás tenía ya, en el hecho, como premier del Gabinete, la iniciativa de la acción y la mayor suma de responsabilidades. El retiro temporal del Presidente de la República coincide con la dictación del decreto que aparta de sus funciones al Presidente de la Corte Suprema, señor Javier A. Figueroa, que a su larga actuación en la vida pública del país ha agregado el desempeño ilustrado de la administración de la justicia.

El señor Ibáñez encuentra robustecidas en la Vice-Presidencia de la República las facultades que en su calidad de Ministro del Interior ha venido ejerciendo para llevar a efecto su programa de reformas y de depuración de los servicios públicos. Subrogando al Primer Magistrado podrá, sin solución de continuidad, proseguir la obra emprendida con la colaboración activa y enérgica que ha tenido de parte de los demás miembros del Gabinete.

Es una previsión del mecanismo constitucional lo que ha llevado al señor Ibáñez al ejercicio interino de la Primera Magistratura; pero aparte de esa circunstancia cabe observar en este hecho una relación lógica y concordante con el sentido de los acontecimientos políticos que han conmovido al país en los últimos dos años. Vivimos una hora de evolución, de reforma, en que las fuerzas políticas y sociales, los conceptos y los hábitos que rigieron durante más de medio siglo el desarrollo de nuestra sociabilidad, sufren un interesante proceso de transformación; y por cierto ha sido prominente y decisiva en este movimiento renovador, como muchas veces lo hemos dicho en estas columnas, la acción del ciudadano que ayer ha asumido la Vice-Presidencia de la República.

Sin referirnos al penoso incidente que ha aconsejado al Excelentísimo señor Figueroa alejarse temporalmente de sus funciones, queremos dejar testimonio que en general la opinión pública ha venido exigiendo y señalando una acción fuerte y definida en el Gobierno y una clara orientación regeneradora, dirigida especialmente a establecer en la vida financiera y administrativa, rigurosas normas de rectitud, honestidad y trabajo. Para llevarla a efecto ha sido preciso en frecuentes ocasiones lesionar penosamente intereses creados, destruir situaciones personales, remontar con violencia la corriente de antiguos hábitos y de conceptos al parecer inamovibles. El resultado ha sido un vigoroso despertar de la confianza pública. Y ese es el sentimiento que rodea al Ejecutivo en el momento de iniciarse el breve interinato del Ministro del Interior en el ejercicio del mando supremo.

FOMENTO DEL TURISMO

Concluida la temporada del turismo, y obtenidos los resultados que podían lógicamente esperarse de la intensa propaganda realizada por la Asociación Central de Fomento del Turismo, es oportuno discutir y preparar la acción de esa oficina respecto de la temporada próxima.

Hasta hoy la Asociación ha dirigido principalmente su actividad hacia una intensa campaña de propaganda. Avisos, itinerarios, postales, folletos, "affiches", han sido profusamente distribuidos por todo Chile y Argentina. El aumento en el número de turistas ha dejado constancia del resultado de la propaganda realizada.

Sin embargo, como lo observáramos en nuestro editorial de fecha 27 de Febrero último, mucho tememos que la propaganda haya excedido a las facilidades efectivas que los turistas hayan podido encontrar en Chile.

En efecto, nadie desconoce que, siendo Chile un país favorecido por la naturaleza en sus paisajes y en su clima, está muy lejos todavía de corresponder en facilidades materiales a las ventajas naturales.

Los defectos que pueden anotarse en ese sentido, y a los cuales nos hemos referido ya en otra ocasión, son, principalmente:

- 1.º Falta de hoteles.
- 2.º Falta de equipo especial en los Ferrocarriles del Estado.
- 3.º Falta de facilidades directas y de atención individual a los turistas.

En lo que se refiere al primer punto, la Asociación ha representado ya al Gobierno esta deficiencia. En el hecho, no hay nada en Chile que pueda asimilarse al concepto de una moderna empresa de hoteles. Nada tenemos que pueda compararse a los hoteles "Washington" de Colón, "Bolívar" de Lima, "Plaza" de Buenos Aires, "Gloria" y "Copocabana" de Río Janeiro, "Bristol" de Mar del Plata, "Pocitos" y "Carrasco" de Montevideo... No existe en los hoteles nuestros, por diversas razones, el concepto de gran empresa. Nuestros hoteles son muchos y, por consiguiente, dispersan la clientela. Son demasiado pequeños y, por lo tanto, anti-económicos. Por la misma razón, no están instalados en edificios cuya arquitectura y disposición corresponda a su destino. El espacio edificado, distribuido de mo-

do que sirva tanto a una casa comercial como a un colegio, está muy lejos de aprovecharse en la forma que se acostumbra en la moderna arquitectura de hoteles, materia en la cual los Estados Unidos han llegado a crear una edificación standard prácticamente imposible de mejorar. Junto, ahora, a este principio del "edificio especial" los hoteles americanos mantienen el segundo principio del máximo de magnitud de tal modo que, si es posible, toda la clientela de una ciudad se concentre en un sólo hotel. Es verdad que en ciudades como Nueva York y Chicago pueden contarse hoteles numerosos, pero cada uno de ellos se va acercando al standard normal de 2,000 piezas y, en lo que se refiere a ciudades con población cercana a 500 mil habitantes, es frecuente encontrar un solo gran hotel de primer orden en toda la ciudad. Todavía, en el último tiempo, se ha acentuado la tendencia a las "cadenas de hoteles", o sea, a la explotación, bajo una sola compañía, de series de hoteles en diversas ciudades. Esto, como se comprende, centraliza las adquisiciones, distribuye el personal según las variaciones de la clientela en una y otra ciudad y, finalmente, acostumbra al público a utilizar sólo los hoteles de la compañía.

De más estará decir que, mientras no se establezca en Chile una "cadena de hoteles" con servicio en Valparaíso, Santiago, Viña del Mar, Concepción y Puerto Varas y, posiblemente, un hotel de invierno en alguna playa del Norte, toda propaganda en favor del turismo contribuirá más bien a desencantar a los turistas que a favorecer el turismo. La Asociación se dirigió en este sentido al Gobierno solicitando algunas facilidades para una empresa que se proponía realizar un programa como el indicado. Desgraciadamente, esta solicitud no ha sido resuelta hasta el momento.

Respecto del punto segundo, es preciso reconocer que la Empresa de los Ferrocarriles estableció el año último un tren directo a Puerto Montt. Pero la demanda fué mayor que las facilidades concedidas y la deficiencia de coches-camas hizo más en contra del turismo que lo que pudo conseguir en su favor la Asociación. Es curioso constatar, en este sentido, una anomalía original. En efecto, la Empresa debe entregar a la Asociación Central una cuota anual aproximada de 200 mil pesos para ayudar al fomento del turismo. En realidad, si esta misma suma fuese invertida anualmente en la adquisición de coches-camas, "observation cars" y otro equipo especial, la Empresa haría una labor más efectiva en favor del turismo y los turistas.

Finalmente, en cuanto al tercer punto, no puede desconocerse que la Asociación Central carece de la elasticidad y del empuje necesarios a una oficina comercial directamente interesada en el movimiento de turistas. El Decreto Supremo de fecha 15 de Abril de 1926 estableció la Asociación Central con un carácter de oficina controladora o centralizadora de actividades dispersas. Sus entradas fueron establecidas según normas fijas, independientes hasta cierto punto de las actividades mismas de la oficina, y costeadas, en su mayor parte—como en el caso de los Ferrocarriles del Estado (cuota adicional sobre las tarifas de pasajes)—por el público viajero del país, público que, es de suponerlo, viaja por necesidad y no por placer.

En realidad, la Asociación Central de Fomento del Turismo pudiera obtener una buena fuente de entradas y ofrecer atención individual a los turistas vendiéndoles directamente pasajes rebajados. La Asociación podría obtener de los Ferrocarriles rebajas de, por ejemplo, 30 o/o para los turistas extranjeros, y vender estos pasajes con una rebaja de sólo 20 o/o, obteniendo de ese modo una utilidad de 10 o/o. No cabe duda, por cierto, que los Ferrocarriles del Estado, el Transandino, el Ferrocarril de Arica a La Paz, el de Antofagasta a Bolivia, las compañías de vapores y otras empresas beneficiadas, encontrarían ventajosa para ellas la rebaja indicada, puesto que ella se aplicaría sobre un transporte que actualmente no lo tienen. Por su parte, la Asociación tendría perfecto derecho a la cuota asignada de 10 o/o en la rebaja, por cuanto se trata de un tráfico que la misma Asociación habría creado con su organización y propaganda.

Es éste un punto, creemos, que vale la pena considerar. Llegamos a pensar, todavía, que esta forma comercial de participación de utilidades pudiera llegar a reemplazar el sistema actual de contribución basado en la incongruencia de que el chileno que viaja por necesidad pague un recargo en sus tarifas para costear facilidades al extranjero que viaja por placer.

Por lo demás, el verdadero fomento del turismo reside en las facilidades de transporte, en la mantención de buenos hoteles y en las atenciones individuales. Hay en esto un buen programa que vale la pena meditar mientras se acerca la temporada próxima.

ARRIENDO FUNDOS

De 4,000 cuerdas de buenos suelos, buenos rulos; tiene lomajes suavemente divididos en 24 potreros.

Se riega con 4 regadores de hierro. Casa habitación grande con 10 posesiones, corrales, pesebreras.

CARLOS OSORIO

BANDERA 168 — SECCION