

“El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético”. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística

*“The Landscape Here Has a Fresh and Poetic Charm”. The Beauties of
Southern Chile and the Construction of a Tourist Nation*

*“A paisagem aqui tem um encanto fresco e poético”. As belezas do sul do
Chile e a construção da nação turística*

AUTOR

Rodrigo Booth

Chercheur Invité,
Département de
Médiation Culturelle,
Université de la
Sorbonne Nouvelle
Paris 3, Paris,
France.

[mediation-culturelle@
univ-paris3.fr](mailto:mediation-culturelle@univ-paris3.fr)

DOI

10.3232/RHI.2010.
V3.N1.01

Este artículo se pregunta por el papel que el turismo ha cumplido en el establecimiento de un consenso que califica al sur de Chile como un lugar bello. El interés de este trabajo está puesto sobre las miradas de los turistas, quienes a lo largo de la primera mitad del siglo XX recalificaron la antigua y misteriosa “selva araucana” para convertirla en lo que se denominó como la “Suiza chilena”. Se propone que la actividad de los turistas que se dirigieron hacia la Araucanía y la región de Los Lagos estableció nuevas miradas sobre el territorio que configuraron un sentimiento de orgullo por los valores estéticos de la naturaleza. Ese “nacionalismo paisajístico”, transversal a todas las sensibilidades ideológicas, constituye un aspecto de importancia central en la identidad chilena contemporánea.

Palabras claves:

Paisaje; Turismo; Sur; Chile

This article examines the role that tourism has played in the establishment of a consensus that the south of Chile is thought of as being a beautiful place. The focus of this work is from the perspective of tourists, who over the first half of the twentieth century redefined the old and mysterious “araucanian jungle” and transformed it into what became known as “Chile’s Switzerland.” The article argues that the tourist activity of the people who visited the araucanian and lake regions contributed to the establishment of new ways of viewing the territory, constructing a sense of pride for the aesthetic values of nature. This “landscape nationalism”, which was shared across all ideological perspectives, became an aspect of central importance for contemporary Chilean identity.

Key words:

Landscape; Tourism; South; Chile

Este texto se pregunta pelo papel que o turismo vem cumprindo no estabelecimento de um consenso que qualifica o sul do Chile como um belo lugar. O interesse deste trabalho está focado nos olhares dos turistas, que, ao longo da primeira metade do século XX requalificaram a antiga e misteriosa "selva araucana" para convertê-la no que foi denominado como a "Suíça chilena". Propõe-se que a atividade dos turistas que se dirigiram para a Araucania e para a região de Los Lagos estabeleceu novos olhares sobre o território que configuraram um sentimento de orgulho pelos valores estéticos da natureza. Esse "nacionalismo paisagístico", transversal a todas as sensibilidades ideológicas, constitui um aspecto de importância central na identidade chilena contemporânea.

Palavras-chave:

Paisagem; Turismo; Sul; Chile

Introducción

Pocas opiniones concitan tanto consenso entre los chilenos como la que manifiesta que Chile es un país bello. Este aserto considera que el país es un repositorio de innumerables sitios en los que es posible admirar, desde una clave estética, el territorio. Aunque se trata de una afirmación cargada de subjetividad, esta convicción propicia una identificación con la comunidad imaginaria que conforma a la nación. En efecto, la belleza del paisaje chileno se ha asentado como un motivo de orgullo que ha dado pie a la consolidación de un verdadero sentimiento de "nacionalismo paisajístico", que se sostiene en la valoración de ciertos lugares, generalmente considerados "monumentos naturales", como símbolos en los que se resumen las cualidades que distinguirían al país. Este "nacionalismo paisajístico" se aleja de la nomenclatura tradicional de los símbolos patrios asociados a la veneración de la historia republicana y bélica de Chile, en los que tradicionalmente se ha apoyado el nacionalismo chileno. La admiración de las bellezas de la naturaleza, por el contrario, constituye una forma particular de nacionalismo de la vida cotidiana al que adscriben personas de todas las sensibilidades ideológicas. En ello radica su amplia influencia.

Que Chile sea o no un país bello no es una cuestión que interese abordar en este artículo. Se trata más bien de examinar los mecanismos a través de los cuales fue estableciéndose ese consenso en la primera mitad del siglo XX. Para hacerlo examinaré algunas representaciones del sur de Chile, la región que para la mayor parte de la población concentró las mejores condiciones escénicas y que por tanto se convirtió en uno de los principales destinos para los viajeros de otras zonas del país y para los extranjeros que fueron poco a poco haciendo de Chile un destino de interés.

Desde los últimos años del siglo XIX, pero especialmente a partir de inicios del siglo XX, las provincias de Arauco, Malleco, Cautín, Valdivia, Osorno y Llanquihue, comenzaron a ser consideradas como un conjunto simbólico donde estaban contenidas las mayores bellezas naturales de Chile. Si hasta la llegada de los primeros turistas a la zona toda esta región era considerada como una frontera bélica no civilizada, tras su arribo las representaciones del sur

fueron paulatinamente modificadas hasta transformarse en un lugar de atractivo. Para que fuera posible esta transformación del imaginario paisajístico, los turistas debieron comunicar sus impresiones a través de diversos medios que permitieron que su experiencia fuera conocida por amplios sectores de la sociedad. Este trabajo de comunicación sobre las cualidades del paisaje permitió que incluso personas que no habían viajado hacia el sur de Chile formaran parte del consenso que le otorgaba un valor estético a esa parte del territorio nacional.

El análisis histórico de las representaciones turísticas de la naturaleza se inserta en el marco del creciente interés de los historiadores por el estudio del territorio como símbolo¹. Bajo esta perspectiva el paisaje se considera como la representación que surge de la percepción sensorial subjetiva, ya sea en clave personal o colectiva, sobre el hecho material objetivo que constituye el territorio y sus formas. En América Latina, la mayor parte de los aportes al estudio histórico del paisaje provienen de la historia del arte y particularmente de las indagaciones en torno a la pintura paisajística decimonónica, ya sea en sus versiones románticas como académicas². También han adquirido relevancia las investigaciones que abordan al paisaje como tema en la fotografía³. Tanto el empleo de la pintura paisajística como el de la fotografía respondían a la necesidad de registrar de modo realista un territorio que hasta entonces estaba en exploración. La reproducción de estas imágenes en diversos soportes como libros ilustrados, revistas y periódicos contribuyó a fijar ciertas imágenes comunes que conformaron interpretaciones socialmente compartidas sobre el paisaje de los nuevos países de América.

Con todo, la construcción social del paisaje no está definida únicamente por la producción de imágenes sobre el territorio. Más allá del predominio visual o artístico del abordaje historiográfico al paisaje latinoamericano, es importante constatar que éste no constituye el único enfoque existente. Para Graciela Silvestri, una de las intelectuales que más lúcidamente ha abordado estos problemas, las representaciones del paisaje asumen diversas formas que requieren situar la atención sobre aspectos que muchas veces sostienen las transformaciones en el imaginario: desde las reflexiones plasmadas por los intelectuales en sus ensayos de interpretación de la nación, hasta el registro de las exploraciones geográficas o las transformaciones suscitadas por la acción de los técnicos, particularmente ingenieros, que tuvieron bajo su mando la ejecución de obras que transformaron materialmente el territorio⁴. Del mismo modo, en Chile, los trabajos de Rafael Sagredo constituyen un aporte significativo para el estudio histórico del paisaje, sobre todo considerando la labor pionera de los exploradores que describieron y mensuraron el territorio nacional durante el siglo XIX⁵.

En esta clave que incluye la producción material del territorio y su interpretación, tanto la definición de políticas públicas que favorecieron el desarrollo del turismo, como la promoción de esta actividad a través de diversos soportes de comunicación y los testimonios de los turistas que comenzaron a recorrer espacios antes vedados para la mirada no especializada, conforman acciones portadoras de un significado cultural que contribuyó a cristalizar las nuevas miradas sobre el paisaje y con ello a resignificar el territorio nacional.

En torno al turismo se han construido algunas de las representaciones más poderosas del paisaje chileno, sobre todo desde las primeras décadas del siglo XX⁶. Estos viajes se

insertan dentro de un programa del Estado por establecer la completa integración del territorio nacional. Los mecanismos tradicionales de dominación del territorio, que hasta entonces habían contemplado la conquista bélica contra la población mapuche, la colonización productiva a través de la instalación de enclaves administrados por inmigrantes europeos y la exploración efectuada por científicos, fueron complementados a través de la labor silenciosa de los turistas y su aproximación desenfadada ante la naturaleza.

El desarrollo de los sistemas tecnológicos que permitieron la movilidad estacional de la población, sobre todo a partir del establecimiento de los sistemas de ferrocarriles en la zona central a partir de la década de 1860 y su extensión hacia el sur en la segunda década del siglo XX, garantizó una inédita disponibilidad de destinos de interés turístico en el país. A contar de la década del 20 el mejoramiento de los sistemas de vialidad permitió que los automóviles se convirtieran en una alternativa eficaz al tráfico ferroviario, facilitando así la movilidad estacional de los habitantes urbanos hacia sitios de recreo ubicados en los campos cercanos a las ciudades, en las playas o en los rincones apartados del sur del país⁷.

Sin embargo, a la disponibilidad de los artefactos que permitieron la movilidad personal es necesario agregar el establecimiento del tiempo de ocio al que paulatinamente fueron sumándose cada vez más personas en Chile: si durante el siglo XIX el tiempo de ocio era un privilegio de clase, la instauración del descanso dominical a fines de la década de 1910 permitió instalar progresivamente el fin de semana moderno para todos los sectores de la sociedad; de igual forma, la generalización de las vacaciones pagadas para los empleados implantada a partir de la década de 1930, permite explicar la extensión de la práctica del viaje turístico entre la clase media chilena. Gracias a estos condicionantes técnicos y normativos, la variedad y cantidad de registros sobre el paisaje construido desde la mirada de los turistas fue incrementándose sostenidamente. Para explicar el establecimiento del sur de Chile como un nuevo paisaje de consumo, este trabajo sugiere atender la producción de nuevas representaciones territoriales a través del empleo de testimonios propios de la naciente cultura de masas: registros de los viajeros publicados en revistas, itinerarios publicados en guías o sucintas declaraciones enviadas en cartones postales, componen un rico *corpus* de ideas en las que se sustenta la imagen compartida que los chilenos tienen sobre esa región del país.

La misteriosa selva araucana

Hasta la primera década del siglo XX la mayor parte de las descripciones de la región comprendida entre las provincias de Arauco y Llanquihue no consideraban el tránsito de turistas. El ferrocarril llegaba poco más allá de Temuco, por lo que gran parte de la región no disponía de sistemas de comunicación adecuados a un viaje con mínimas condiciones de comodidad y seguridad. Asimismo, tampoco era fácil encontrar hospedaje, lo que dificultaba en la práctica una estadía placentera en el sur. La mayor parte de los turistas, casi todos miembros de las elites urbanas, se dirigían hacia las playas de las provincias centrales del país o a algunas de las termas ubicadas en la cordillera en las cercanías de Santiago. Lejos de la imagen canónica

del sur que conocemos actualmente, las representaciones de esta zona conservaban su carácter tradicional vinculado al territorio de guerra colonial, prácticamente inexpugnable y carente de todo atractivo para los visitantes.

Los registros del sur de Chile antes de la extensión de la vía férrea en la década de 1910 soslayaron la mirada turística. Antes bien, la mayor parte de los testimonios sobre la zona se refirieron al territorio mapuche y a la región de Valdivia y Llanquihue como un vasto espacio todavía no integrado cabalmente al devenir histórico de la república y en amplios sectores, todavía en disputa con Argentina. En ese contexto, la construcción de las miradas sobre el sur de Chile había estado a cargo de militares, industriales y exploradores. Los primeros describieron el proceso de ocupación militar de la Araucanía iniciado en la década de 1860; por su parte, los colonos dieron cuenta de la ocupación productiva llevada adelante por alemanes y chilenos que fueron desarrollando allí sus pueblos e industrias; los científicos, finalmente, estuvieron a cargo de describir de modo objetivo el nuevo territorio, dimensionando sus límites y levantando la geografía que se incorporaba a la nación. Estas miradas complementarias sobre el territorio consolidaron una imagen del sur de Chile en el que se resaltaba la condición de frontera indómita que resumía una percepción centenaria que sólo vendría a ser modificada tras la irrupción del turismo.

Con todo, las primeras aproximaciones turísticas al paisaje del sur de Chile estuvieron signadas por el atractivo que significaba el descubrimiento de una zona considerada como “incivilizada”. En torno a 1900 los primeros aventureros llegaban con fines recreativos a descubrir la naturaleza, haciendo prueba de la autonomía con que debían enfrentar un viaje que se caracterizaba por el esfuerzo personal y su sentido de aventura⁸. Así se desprende del relato de viaje del jurista y político José Alfonso, quien en 1899 fue uno de los primeros visitantes del sur de Chile que se internó a través de la llamada “selva araucana” con un objetivo meramente recreativo⁹. En efecto, antes de llegar a Valdivia, el destino final de su viaje, Alfonso y un grupo de amigos santiaguinos emprendió el recorrido por una región que carecía completamente de sistemas modernos de transportes más allá de la localidad de Pitrufrquén. Con la sola finalidad de excitar su ánimo, los turistas decidieron efectuar el recorrido entre la punta del ferrocarril y Valdivia a través del lago Villarrica, lo que si bien alargaba su trayecto hasta los 200 kilómetros, les permitiría admirar lo que para ellos constituía un escenario de imponderable belleza en el sur de Chile. Este viaje fue efectuado con la ayuda de caballos y mulas, de un indígena que fue contratado como guía de la expedición y de un soldado que debía velar por la seguridad de la comitiva que se internaba en un territorio que los viajeros santiaguinos consideraban conflictivo. Para efectuar este viaje Alfonso articuló una red de favores que debía suplir la ausencia de transportes y la inexistencia de servicios hoteleros.

El registro de las dificultades de un viaje por el sur da cuenta de la importancia que los turistas daban al trayecto. A diferencia de lo que ocurría en el viaje cómodo en ferrocarril, en donde el viajero tenía interés únicamente en el lugar de destino, las dificultades del recorrido a pie otorgaban valor al itinerario escogido como principal fuente de experiencias sobre el territorio. Así se desprende de la detallada descripción de la larga caminata que este grupo de turistas realizó por la “selva araucana”.

En la imagen preconcebida de los turistas santiaguinos sobre el sur, el viaje por tierra hacia Valdivia a través de Villarrica, cumplía con satisfacer un deseo de conocimiento de una tierra mítica en donde se escenificaba la centenaria resistencia araucana frente a los españoles y el Estado chileno. Pero además del mito de la guerra de Arauco, los turistas estaban interesados en conocer allí los mayores prodigios naturales que, pensaban, eran posibles de encontrar en Chile. Era un viaje en el que la naturaleza ocupaba un lugar protagónico, aun cuando en las descripciones de los turistas la admiración sobre los atributos estéticos del territorio impedía dar cuenta cabal de sus percepciones. Así fue descrita esta admiración en el viaje pionero de Alfonso:

[...] a medida que avanzábamos, nuestra admiración iba en aumento. Atravesábamos la apretada i misteriosa selva araucana, de los grandes árboles i de los grandes, históricos recuerdos. La exclamación de ¡Cuán hermoso! se escapaba a cada momento involuntariamente de nuestros labios i del fondo de nuestras almas [...] nada comparable con la [selva] que ese día cruzábamos admirados. En ese bosque inmenso no hai más terreno labrado que la estrechísima senda que recorríamos i que conduce a Villarrica. A cada lado, puede decirse que existe un verdadero muro formado por los seculares troncos i por tupidísima vegetación, hasta el punto de constituir un conjunto absolutamente impenetrable para el hombre i para el animal. ¡Qué soledad i qué silencio en esa selva virjen!¹⁰

Además de la “selva araucana”, los pioneros del turismo en el sur destacaron la contemplación pasiva de algunos sitios de atractivo que con el tiempo se convertirían en los principales “monumentos naturales” de la zona. En Villarrica los turistas destacaron el lago, “una inmensa sábana de agua” que aparecía de pronto en medio de la “apretada selva” y, por otro lado, en “eminencia grandiosa i presidiendo el imponente panorama [...] el cono culminante del nevado volcán”¹¹. Ante tales paisajes los turistas pioneros no tenían más que “contemplar ese cuadro magnífico de la naturaleza, envuelto en un aire tan absoluto de tranquilidad i de silencio que nos tocó el alma”¹².

Este tipo de registros constituye un antecedente necesario para entender la consolidación del canon paisajístico que calificó como bello al sur de Chile. Para que estas ideas fueran compartidas por amplios sectores de la sociedad fue necesario que se instalara una mirada común sobre este territorio. En ese sentido cobra valor el establecimiento de ciertas analogías con sitios que a comienzos del siglo XX eran reconocidos como bellos. Desde la visita de los primeros turistas al sur, pero sobre todo desde que fue extendida la vía férrea hasta Puerto Montt en 1912, la imagen de la Suiza chilena fue consolidándose como la más efectiva referencia para posicionar a la zona sur como un sitio de atractivo



Imagen 1.- Fernando Valck, "Volcán Villa Rica". Cartón Postal, 1905. Colección particular Iván Ulloa.

La Suiza chilena

Los primeros turistas que se aproximaron al sur de Chile eran conscientes que las cualidades estéticas de ciertos lugares tendrían una importancia considerable en el establecimiento de un nuevo paisaje de consumo turístico que requería, irremediablemente, de la articulación de un sistema de transportes moderno. Para el ya mencionado turista José Alfonso no existía en Chile ninguna región comparable. Por sus bellezas naturales y por su clima, tan diferente al que predominaba en el resto del país y en otros países del continente, las provincias de Arauco, Valdivia y Llanquihue conformaban "una especie de Suiza americana, digna por cierto de la que ornamenta el continente europeo"¹³. El turista santiaguino establecía así una doble interpretación del sur de Chile que se proyectaría en el tiempo. A la "selva araucana" salvaje y desconocida se oponía una "Suiza americana", también llamada con frecuencia la "Suiza chilena", que representaba exactamente lo opuesto a lo anterior: la belleza natural absoluta, pero ya descubierta, civilizada y domesticada como paisaje.

La Suiza chilena fue reconocida también por otros viajeros que fijaron los juicios sobre el sur de Chile y que contribuyeron a normalizar las interpretaciones simbólicas sobre esa zona. Una de las descripciones más difundidas fuera del país fue la del ex presidente estadounidense Theodore Roosevelt, quien visitó la zona a mediados de la década de 1910. Roosevelt consideraba que esta región recién incorporada al dominio del Estado chileno era "nueva", en el mismo sentido en que lo era el oeste para Estados Unidos¹⁴. Pero la belleza del paisaje ocupaba aquí un lugar central. Los lagos y montañas de la precordillera andina fueron calificados por el

insigne turista como los más bellos del mundo¹⁵. Roosevelt consideraba que “no podía existir en otro sitio ningún lago más bello que” el Todos los Santos, que recorrió en un vapor antes de dejar Chile en su viaje hacia Argentina¹⁶.

La mirada de Roosevelt fue volviéndose recurrente entre los visitantes que paulatinamente comenzaron a ignorar las referencias a la misteriosa “selva araucana” en sus descripciones. La idea de la Suiza chilena se instaló como la analogía más poderosa entre los pioneros del turismo en el sur. Así, en 1917 el periodista argentino Emeterio Lautre, cautivado por los paisajes que había conocido en la zona de los lagos precordilleranos indicaba que las similitudes entre Chile y Suiza eran “de rigurosa exactitud con ventajas a favor del país americano por la variedad, amenidad y belleza de sus panoramas magníficos”¹⁷. Con todo, el mismo turista consideraba que en comparación con la Suiza original, lo único que jugaba en contra de la Suiza sudamericana era la disposición de sus vías férreas y caminos, que permitían que en el país europeo fuera “más fácil y cómoda la contemplación de sus múltiples bellezas”¹⁸. Es importante recalcar que la analogía suiza fue empleada con frecuencia y simultáneamente en el proceso de construcción simbólica del paisaje del sur argentino que circundaba al lago Nahuel Huapi y a la ciudad de Bariloche, donde se concentró parte importante de la difusión turística desde la década de 1930¹⁹.

Como en el caso argentino, para que las bellezas del sur de Chile fueran masivamente apreciadas por los turistas fue necesario contar con un mejoramiento sustantivo de los sistemas de transportes, acción que emprendió con fuerza el Estado desde la dictadura de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931). En el contexto de un gobierno nacionalista, la producción y difusión de este tipo de representaciones paisajísticas sobre el sur tenían como propósito contribuir a posicionar la idea de la excepcionalidad chilena en relación al resto de los países latinoamericanos. Si bien Chile no carecía de paisajes perfectamente latinoamericanos y compartía con países como Argentina o Brasil, algunos de los referentes simbólicos que se encontraban en los paisajes sureños, lo cierto es que la construcción cultural del sur de Chile buscaba marcar diferencias con otras realidades materiales. En ese contexto, las postales más recurrentes del turismo chileno privilegiaban la presentación de sitios de atractivo que pudieran encontrar referentes en paisajes del hemisferio norte, como los parques nacionales norteamericanos o los paisajes alpinos de Suiza. La contracara de esta preferencia fue el ocultamiento de otros emblemas naturales que se oponían a la belleza canónica del paisaje del sur, tal como ocurrió con el desierto de Atacama y el altiplano en el norte de Chile, lugares que bien podrían asemejarse a paisajes propios de otros países latinoamericanos que no eran considerados en Chile como un modelo estético, como era el caso de Perú y Bolivia.

La mirada oficial y el paisaje del ferrocarril

La apertura del servicio ferroviario y la conexión del ferrocarril central con Valdivia en 1902 y con Puerto Montt en 1913 permitieron integrar definitivamente el territorio del sur a la administración del Estado nacional. Con ello el viaje de turismo se hizo menos complicado y la

zona sur fue abierta prácticamente a cualquier visitante. A partir de entonces ya no fue necesario ser un aventurero para conocer los prodigios naturales de la región. Pero la apertura de la vía férrea no debe considerarse como el único elemento que contribuyó a consolidar el paisaje moderno. La promoción del sur como destino ocupa también un lugar central en este proceso.

Al abrirse la vía férrea hacia el sur, Chile no disponía de un servicio de turismo organizado desde el Estado. Sólo algunas entidades privadas se ocupaban de impulsar la industria del turismo nacional. Entre estas se contaba a las asociaciones de automovilistas que funcionaron en Valparaíso y Santiago a partir de 1916 y a la Sociedad Nacional de Fomento del Turismo, un organismo privado fundado al año siguiente que tenía como principal ocupación promover el viaje de turismo a través de la organización de paseos, de la elaboración de folletos publicitarios y de la colaboración con los propietarios hoteleros. La Sociedad Nacional de Fomento del Turismo estuvo conformada por algunos prominentes miembros de la elite santiaguina. Su presidente, Alberto Mackenna Subercaseaux, entonces un entusiasta automovilista que se convertiría en Intendente de Santiago poco más tarde, sería el primer político en considerar que el turismo se podría convertir en una actividad productiva rentable para el país y que como tal, debía contar con el decidido apoyo del Estado.

Pero hasta bien entrada la década de 1920, todo el peso de la organización y difusión de la actividad turística recayó sobre emprendedores privados. Un buen ejemplo para demostrar esta situación se aprecia en la edición de las guías de turismo editadas durante este periodo. En 1910 fue publicado el *Baedeker de la República de Chile*, una guía que conmemoraba el Centenario a través de la promoción de un compendio de todos los destinos de interés existentes en Chile²⁰. Este Baedeker fue una aventura personal de un empresario editorial y no tuvo la continuidad requerida para convertirse en una referencia para la práctica del turismo. Durante la década de 1920 otras organizaciones privadas publicaron sus guías. Entre las más exitosas se cuenta *El amigo del viajero en Chile*, también denominado el “Baedeker moderno”, que fue editado por Juan Ignacio Gálvez y que circuló entre los años 1922 y 1924. Esta guía era recomendada por la Sociedad Nacional de Fomento del Turismo y por el Ministerio de Relaciones Exteriores, lo que la posicionó momentáneamente como un folleto semi-oficial²¹. Sin embargo *El amigo del viajero en Chile* tampoco tuvo mayor trascendencia. Un tercer ejemplo de este tipo de guías fue *El turista*, otra guía general de viajes que alcanzó relativo éxito, pero que no tuvo continuidad. Sus tres ediciones fueron publicadas por el empresario Gustavo García Huerta entre 1929 y 1931²².

Un primer paso en la consolidación de las miradas comunes sobre el paisaje fue dado tras el establecimiento de la primera organización oficial dedicada al desarrollo del turismo. En 1927 fue creada la sección de turismo del Ministerio de Fomento. Su primer director fue el ingeniero y dirigente automovilista Fernando Orrego Puelma. El objetivo de esta institución era organizar “científicamente” el turismo nacional, fomentando la instalación de hoteles, formando a los trabajadores del área, alentando el mejoramiento de los sistemas de transporte y estableciendo una propaganda adecuada²³. Esta repartición dispuso de un servicio oficial de fotografía que contribuyó a fijar las imágenes turísticas del Chile moderno. Estas escenas fueron empleadas en diversos medios de difusión, entre los que se cuentan afiches, guías y revistas. Estas escenas promovieron una imagen unívoca sobre las bellezas del sur chileno. En este contexto, el ciclo de

publicación esporádica de guías turísticas que se había iniciado en 1910 se cerró con una nueva versión del *Baedeker de la República de Chile*, esta vez una edición bilingüe castellano-inglés, financiada por el empresario periodístico Carlos Tornero en 1930²⁴. Esta guía fue auspiciada por la Sección de Turismo del Ministerio de Fomento y empleó las imágenes tomadas por los fotógrafos del Estado para dar cuenta de los atractivos chilenos. Es posible afirmar que el Baedeker de 1930 fue la primera guía turística oficial.

A partir de los años 30 la labor desarrollada por la Sección de Turismo del Ministerio de Fomento fue fuertemente apoyada por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado²⁵. En efecto, la Empresa de Ferrocarriles no sólo habilitó las vías a través de las cuales se desplazó la mayor parte de los viajeros. Del mismo modo contribuyó en la transformación material del territorio sureño a través del diseño, construcción y administración de una serie de importantes hoteles instalados inicialmente en localidades como Pucón, en el ya nombrado lago Villarrica (1934) y Puerto Varas, uno de los enclaves alemanes del lago Llanquihue (1935). La enorme inversión pública que significó la construcción de estos grandes hoteles, los mayores del país en ese momento y de varios otros que fueron desarrollados en las décadas siguientes, llevó a los ferrocarriles estatales a diseñar un complejo sistema de propaganda turística que sería llevado adelante por los Talleres Gráficos de la misma empresa. Esta inédita iniciativa editorial, la primera que tuvo éxito de ventas y continuidad en el tiempo, le permitió a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado publicar desde 1934 la *Guía del Veraneante*, opúsculo que representó durante varias décadas la mirada oficial del turismo chileno y por otro lado, la revista mensual *En Viaje*, publicación que a la vez que proponía una mirada oficial sobre el paisaje chileno, recibía también los aportes de los viajeros que explicaban sus recorridos por el país.

La *Guía del Veraneante* constituye una fuente de gran interés para el estudio de la construcción social de los paisajes turísticos de Chile. En ella se aprecia qué era lo que buscaba difundir el Estado. Su colorido despliegue de imágenes y su cuidada edición, que permaneció casi intacta a lo largo de más de tres décadas, estuvo a cargo de artistas nacionales, muchos de los cuales fueron formados durante la dictadura de Ibáñez en escuelas de artes aplicadas europeas. Los profesionales que trabajaban para los talleres gráficos de la Empresa de Ferrocarriles emplearon nuevas técnicas de diseño que plasmaron en afiches, carteles y en las llamativas portadas de la *Guía del Veraneante*²⁶. A través de la presentación de estos diseños, la guía condujo la mirada de los veraneantes chilenos hacia sitios fáciles de reconocer, entre los que se contaban principalmente los volcanes, lagos, ríos, bosques y poblados costeros ubicados en las provincias del sur²⁷. Las informaciones proporcionadas sobre su exuberante naturaleza, la misma que había sido descrita en los recorridos de los turistas pioneros, fue complementada en estas imágenes con la presencia de los modernos ferrocarriles que garantizaban el desplazamiento cómodo de los viajeros hacia la región de los lagos.

Simultáneamente la *Guía del Veraneante* coordinó la publicación de una serie de mapas turísticos que dieron cuenta de los sitios de mayor atractivo para los turistas. Un recuento general que incluye los puntos de interés turístico publicados en los mapas de esta guía informa de un ostensible interés de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado por fomentar las visitas hacia las provincias que comprendían la Suiza chilena. Entre las décadas de 1930 y 1950, unos 140

puntos de atractivo turístico se concentraron en las provincias de Cautín, Valdivia, Osorno y Llanquihue. Esto equivalía prácticamente a la mitad de los lugares de atractivo existentes en todo el país. Para ponderar cabalmente la supremacía del sur como destino podemos indicar que en las provincias del norte, la zona desértica que era entendida como la antítesis de la Suiza chilena, sólo aparecieron 14 sitios de atractivo para todo ese período. Es más, el norte era explícitamente omitido debido a que, como lo señalaba la guía, “entre las provincias de Tarapacá y Coquimbo [...] por no existir las comodidades que exige el viajero moderno en materia de hoteles y transportes, nos vemos obligados a excluir”²⁸. Esta práctica se mantuvo hasta mediados de la década de 1940. No es un detalle menor considerar que tal como se ignoraba el desértico norte, los indígenas mapuche del sur fueron ocultados en la representación oficial del turismo. Lejos de la idea mítica del valiente mapuche que combatió a los españoles y a los chilenos durante más de tres siglos y que había sido rescatada en la imagen preconcebida de los primeros turistas, la organización de esta práctica lo consideró inicialmente como un otro salvaje e incivilizado que no era interesante de conocer.



Imagen 2.- Portada *Guía del Veraneante* 1938. Biblioteca Nacional de Chile.



Imagen 3.- Portada *Guía del Veraneante* 1940. Biblioteca Nacional de Chile.



Imagen 4.- Infografía de puntos de atractivo turístico en Chile por provincias. Elaboración personal del autor en base a los puntos de atractivo turístico aparecidos en los mapas de las ediciones de 1938 y 1950 de la *Guía del Veraneante*.

Paralelamente a la difusión de los destinos turísticos promovidos por la *Guía del Veraneante*, otra publicación editada por la Empresa de Ferrocarriles del Estado colaboró en el establecimiento de nuevas imágenes del paisaje turístico chileno. La revista mensual *En viaje* fue la primera publicación de carácter masivo que estuvo especialmente destinada a entregar informaciones a los turistas nacionales. Su primer número fue repartido en los vagones de los ferrocarriles chilenos en noviembre de 1933 y tenía el expreso propósito de amenizar el viaje de los pasajeros. En los meses siguientes su buena acogida permitió a la empresa cobrar un módico precio por la revista, cuyo tiraje se estabilizó a inicios de 1934 en más de 20 mil ejemplares al mes. La circulación masiva de *En viaje* se mantuvo inalterable durante más de 40 años, instituyéndose como la publicación especializada más importante de Chile.

La revista *En viaje* no sólo permite observar la acción del Estado en la difusión del turismo y en el establecimiento del canon paisajístico del sur de Chile. Del mismo modo, esta revista permite considerar otras apreciaciones que complementaron el trabajo del Estado y en el que se vio involucrada la sociedad civil en su conjunto y en particular los propios turistas.

En las páginas de la revista confluyeron, por una parte, las actividades de promoción de la Empresa de los Ferrocarriles, que tendían a valorar aquellos sitios de atractivo en donde esta entidad había realizado sus mayores inversiones, como Pucón y Puerto Varas. Al mismo tiempo, *En viaje* estaba abierta a recibir los aportes de sus lectores y es así como muchos turistas chilenos y extranjeros publicaron allí sus impresiones de viajes, sin importar si sus destinos eran aquellos que más interesaba promover desde la empresa. Los veraneantes ocuparon un lugar de relevancia en la consolidación de las nuevas ideas sobre el territorio, dando a conocer sus apreciaciones subjetivas sobre los paisajes recorridos. De esto se desprende que muchos de los turistas que publicaron sus experiencias de viaje, no fueron consumidores pasivos de la publicidad oficial. Ellos participaron activamente en la definición de los paisajes publicitados, ofreciendo visiones que complementaban las que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado se esmeraba en construir y que adquirirían mayor valor al no presentarse como un relato de interés publicitario, sino como una muestra de una experiencia auténtica vivida por los viajeros. Estos relatos confirmaban las ideas que habían dado lugar a la construcción imaginaria de la Suiza chilena, tal como se desprende en la siguiente nota de Luis Durand. Refiriéndose a su recorrido por el lago Llanquihue, el turista-escritor indicaba que

El paisaje tiene aquí un encanto fresco y poético. Hay retazos de tanta belleza que decir algo de ellos nos parece una profanación, pues las palabras se tornan esquivas y no logran traducir, ni siquiera aproximadamente, algo que dé una idea de estas rutas de emoción y de belleza. El tren ha rodado largo rato junto a las riberas del lago Llanquihue, que extiende su inmensa sábana de aguas intensamente azules, donde las tierras ribereñas nos muestran una vegetación exuberante. Flores rústicas por todos lados, y por entre un grupo de árboles emergen los techos rojos de una casita, luego de otra y así muchas que se destacan como manchas fuertes y encendidas, en medio del paisaje verde azul²⁹.

Al igual que en la *Guía del veraneante*, en la revista *En viaje* la publicación de imágenes ocupó un lugar central. Los mismos diseñadores que participaban en la producción de la guía, trabajaron también para la revista entregando ilustraciones que serían vistas por miles de lectores. Por otro lado, los editores de la revista se preocuparon de publicar fotografías que dieran cuenta adecuadamente de la belleza del paisaje del sur. Así como sucedía con los relatos de viajes, la revista también integró registros fotográficos de los viajeros, quienes en conjunto con los fotógrafos profesionales, dieron cuenta de las bellezas paisajísticas del país. En su primer número, *En viaje* hacía un llamado a los pasajeros del ferrocarril para que enviaran sus imágenes a la dirección de la empresa; las mejores fotografías serían seleccionadas y publicadas en los números posteriores. Esta iniciativa coincidió con la contratación de algunos eximios fotógrafos profesionales, muchos de los cuales habían acumulado experiencia en el registro paisajístico en el trabajo desarrollado en los años anteriores en la sección de turismo del Ministerio de Fomento. El fotógrafo español Enrique Mora, quien por varios años residió en Puerto Montt y que conocía muy bien los alrededores de las ciudades sureñas, fue uno de los más insignes paisajistas que trabajaron para esta publicación. Desde mediados de la década de 1930 sus trabajos ocuparon un lugar significativo en las páginas centrales de *En viaje*. No cabe duda que su lente contribuyó a establecer una mirada común sobre el sur de Chile que subsiste hasta la actualidad.

A través de la publicación de imágenes de algunos lagos pre-andinos, volcanes y bosques, pero también nuevos pueblos turísticos e infraestructuras hoteleras recién construidas, la empresa de los ferrocarriles contribuyó a dejar atrás las referencias a la mítica “selva araucana” para presentar un sur accesible y domesticado. Lejos de la estampa riesgosa de antaño, el ferrocarril había permitido que el turista llegara cómodamente hasta ese lugar donde podría aprovechar un tiempo de ocio que paulatinamente se había democratizado en la sociedad chilena. Una nota enviada por una turista desde el sur en la década de 1940 es útil para exponer cómo habían cambiado las percepciones sobre este paisaje. En la imagen, tomada por Mora y muy parecida a muchas de las que habían sido publicadas en los medios oficiales, la viajera informaba a sus parientes en Santiago que estaban en

[...] la tercera etapa de nuestra maravillosa jira turística [en la que] hemos conocido sitios y paisajes nunca soñados e imposibles de describir [...] esto es como una película que ha pasado por nuestra retina y que se grabará para siempre de las bellezas incomparables de nuestro bello Chile: nos hemos encontrado con personas de distintos países, que maravillados recorrían nuestro país. Te abraza. Angelina³⁰.

Con sus palabras, la veraneante transmitía una idea colectiva que manifestaba un convencimiento generalizado sobre la concentración de bellezas paisajísticas en la zona que describía. A través de su breve escrito en la postal, la turista dejaba traslucir un sincero sentimiento de orgullo sobre su propio país y su naturaleza.



Imagen 5.- Portada revista *En viaje*, noviembre de 1933. Biblioteca Nacional de Chile.



Imagen 6.- Portada revista *En viaje*, enero de 1937. Biblioteca Nacional de Chile.

Los automovilistas y la diversificación de las miradas sobre el sur

La extensión de las vías férreas hacia el sur de Chile no constituyen el único avance técnico permitió que los turistas dieran un nuevo sentido a la región. Paralelamente, a contar de la década de 1910, los automóviles comenzaron a ganar terreno como una alternativa eficaz al tráfico ferroviario. La organización de los automovilistas y su acción de propaganda favorable a la práctica del turismo constituye un elemento a tener en cuenta a la hora de establecer los mecanismos a través de los cuales fueron estableciéndose nuevas miradas sobre este paisaje.

La primera actividad productiva organizada por los automovilistas chilenos fue el establecimiento, en 1913 de la empresa editorial *Auto y aero*, que dio vida a la revista homónima un año más tarde. Desde entonces y durante más de una década, *Auto y aero* fue el órgano oficial de informaciones de los estamentos automovilistas chilenos. Como se ha señalado anteriormente, dos años más tarde fueron organizadas en Valparaíso y en Santiago las primeras asociaciones de automovilistas, clubes sociales de interés público, que a la vez que organizaban paseos recreativos en automóvil, buscaban formas para presionar ante las autoridades para que fueran mejoradas las condiciones de circulación automotriz a través de la inversión en obras públicas que permitiría acondicionar los precarios caminos chilenos, construir puentes e instalar señales que facilitarían el tránsito vehicular en todo Chile. Los automovilistas organizados pensaban que el automóvil era un medio adecuado para conocer el país y practicar el turismo al aire libre. Si bien las actividades recreativas de los automovilistas se concentraron inicialmente en los alrededores de las ciudades más importantes del país, no pasó mucho tiempo antes de que los osados conductores chilenos se aventuraran por los todavía malos caminos que se dirigían hacia el norte y hacia el sur.

Los automovilistas construyeron su identidad estableciendo una oposición simbólica con el ferrocarril y con el modo de viajar de sus pasajeros. Los propietarios de automóviles consideraban que el viaje en tren estaba desprovisto de todo interés ya que en sus vagones se evitaba todo contacto con la naturaleza. Tal como se desprende de numerosos artículos publicados en las revistas especializadas, desde la perspectiva de los automovilistas los pasajeros del ferrocarril viajaban en cómodos coches completamente aislados de su entorno; su único interés estaba puesto sobre su destino, que invariablemente debía ser un hotel o una ciudad³¹. Esta visión, simplificada ciertamente, no se aleja de lo que describe Wolfgang Schivelbusch, quien señala que los ferrocarriles antepusieron el tedio frente a la tradicional aventura como sentido del viaje. Según este autor, los pasajeros efectuaban “viajes panorámicos” caracterizados por una mirada unívoca sobre el territorio cuyas fuentes se encontraban en la vista lateral y distante sobre el paisaje³². En ese marco los automovilistas se veían a sí mismos como sujetos modernos que venían a restituir algunos de los valores tradicionales de los difíciles trayectos efectuados en carretas o caballos, esta vez ayudados por una máquina que se perfilaba como el principal avance de la industria del siglo XX. Estos planteamientos se basaban en las condiciones materiales de los vehículos motorizados, cuyas carrocerías no protegían a los conductores y pasajeros de las inclemencias del tiempo, recibiendo el frío, el viento, la lluvia o el sol directamente en sus rostros. En la primavera de 1919 una nota publicada en la revista *Auto y aero* señalaba estas diferencias entre los pasajeros del ferrocarril y los turistas motorizados. Lejos de la comodidad del viaje en tren los automovilistas se veían a sí mismos como

amantes apasionados de lo agreste, de las selvas pobladas de misterio, de los precipicios, de las cascadas, de los ríos correntosos, de todo lo que sea obra pura y exclusiva de la Naturaleza, despreciando como indigno de admiración lo que ha sido transformado por la mano del hombre. Este género de turistas, por lo general de temperamento sanguíneo, se halla molesto durante sus breves permanencias en pueblos y ciudades [...] pero con seguridad se sabe de memoria todas las curvas y accidentes que ofrecen las carreteras. No concibe que pueda viajar a gusto entre los estrechos tabiques de un coche de ferrocarril, sin recibir en pleno rostro el beso ardiente del sol o la caricia ruda del viento, mientras devora las distancias en un potente auto, esquivando a la muerte en cada recodo del camino³³.

Pero las diferencias impuestas por el diseño de los vehículos no eran las únicas. Tal como se desprende de una de las pocas guías de viajes para automovilistas disponibles a fines de la década de 1910, lo cierto es que los conductores tenían innumerables alternativas para conocer el territorio chileno³⁴. Mientras los viajeros en ferrocarril generalmente seguían los itinerarios prefijados por las infraestructuras ferroviarias y las guías oficiales de turismo, los automovilistas tenían un sinnúmero de alternativas para viajar al sur. Un dato elocuente de la gran disponibilidad de alternativas de viaje con que contaban los automovilistas se infiere de la extensión de las infraestructuras empleadas. Si los ferrocarriles estatales contaban con unos 5.000 kilómetros de vías para transportar a sus pasajeros, los automovilistas podían efectuar sus viajes a través de una red de caminos que se elevaba por sobre los 35.000 kilómetros, que si bien no estaban habilitadas para ser transitadas durante todo el año, constituían una alternativa efectiva para efectuar recorridos en automóvil. A esto se sumaba la libertad con que los

automovilistas podían decidir sus itinerarios, sus horarios de partida y llegada y las detenciones para apreciar detalladamente un sitio de interés. Estas razones hicieron que los automovilistas consideraran que la motorización había traído al país un nuevo medio que permitiría re-descubrir el sur turístico a través del establecimiento de una mirada diferenciada sobre el paisaje. Múltiples lugares de atractivo paisajístico que por el hecho de estar ubicados lejos de las infraestructuras ferroviarias no aparecían en el itinerario oficial de bellezas nacionales fueron considerados por los automovilistas, ávidos de experiencias de aventuras en el territorio.

Las aventuras de los automovilistas plantearon nuevas experiencias sobre el territorio sureño que comenzaron a incorporarse paulatinamente al canon del paisaje turístico de la región. En los registros de estos turistas se repiten con frecuencia las actividades de ocio en sitios no incorporados en la propaganda oficial. Un buen ejemplo es el viaje del automovilista francés León Durandin, quien dio cuenta de la transformación de las experiencias del viaje de turismo que implicaba el empleo de un vehículo motorizado. Una serie de fotografías que lo presentaban a él y a un grupo de familiares o amigos cerca del volcán Llaima en la cordillera de la provincia de Cautín informa sobre el lugar que ocupaba la aventura en este tipo de viajes de turismo. Tal como lo expresaban estas imágenes todavía poco habituales en la representación turística chilena, el automóvil era el medio idóneo para efectuar estos recorridos “fuera de pista” aun cuando los problemas de la vialidad eran evidentes. El empleo de la fuerza animal resultaba muchas veces necesario para el éxito de los paseos en auto: frecuentemente yuntas de bueyes colaboraban para desenterrar a los vehículos que quedaban atascados en el fango o las zanjas que dejaba el paso del agua sobre las calzadas. Las pendientes inclinadas y el barro en los caminos muchas veces limitaban la circulación autónoma³⁵.



Imagen 7.- León Durandin, grupo de personas de paseo en las cercanías del volcán Llaima, década de 1910. Archivo fotográfico digital León Durandin.



Imagen 8.- León Durandin, personas en un automóvil en las cercanías del volcán Llaima, década de 1910. Archivo fotográfico digital León Durandin.



Imagen 9.- León Durandin, automóvil tirado por bueyes en un paseo en las cercanías del volcán Llaima, década de 1910. Archivo fotográfico digital León Durandin.

Este tipo de viajes fueron relativamente frecuentes entre los automovilistas pese a que cada vez que se efectuaba uno era considerado como una verdadera hazaña. Así se definió el viaje del conductor norteamericano W. Turner y su joven acompañante chileno César Novoa Astaburuaga, quienes en 1917 emprendieron un trayecto desde Temuco hacia la poco transitada cuesta Chufquén, en las cercanías de Traiguén³⁶. Otro caso similar fue el viaje que emprendieron en el otoño de 1917 los automovilistas osorninos Deogracias Prado, Edmundo Monge y Tito Bopp en un Studebaker, quienes realizaron un viaje entre Osorno y Valdivia por caminos alternativos

al que seguía el ferrocarril, atravesando varias cuestras y finalmente llevando el vehículo en una balsa por el río Futa, cerca de Valdivia. Este trayecto fue calificado por los viajeros como un “peligrosísimo viaje automovilístico [que] era el primero que se hacía en la región y comportaba enormes peligros, en los pésimos caminos y las empinadas cuestras de Chaquián, Las Mellizas, Guelquina y Las Raíces”³⁷.

Las aventuras sobre el territorio se mantuvieron como la experiencia habitual de los automovilistas chilenos hasta mediados del siglo XX. Ni siquiera la construcción del camino longitudinal, un camino de tierra natural que conectó al país de norte a sur a comienzos de la década de 1930, contuvo el interés de los turistas en automóvil por experimentar el riesgo contenido que implicaba el trayecto en un vehículo motorizado. El déficit crónico de puentes y de calzadas pavimentadas hizo que los viajes de turismo fueran entendidos siempre como una excursión que tenía como fin el descubrimiento de nuevos parajes que paulatinamente serían incorporados en el listado de maravillas naturales del sur de Chile³⁸.

Conclusión

El establecimiento del canon que calificó como bello al sur de Chile es el resultado de un proceso de normalización de las ideas sobre el territorio establecido durante las primeras décadas del siglo XX gracias a la expansión del viaje de turismo hacia esa zona. Si antes de la llegada de los visitantes estacionales el territorio comprendido entre las provincias de Arauco y Llanquihue era entendido como la frontera bélica de la república, una zona incivilizada que sólo había sido parcialmente ocupada a través del empleo de colonos contratados por el gobierno, tras la irrupción del turismo las miradas sobre este territorio antes hostil comenzaron a recalificarse.

Los primeros turistas que accedieron a la zona debieron emprender una sacrificada travesía que los adentraba en lo que se consideraba como la “selva araucana”. Desde la década de 1900, la extensión de la vía férrea más allá de la localidad de Pitrufoquén, constituyó un punto de inflexión en la interpretación de los chilenos sobre este paisaje. La instalación de estas modernas infraestructuras facilitó el acceso de los turistas de la zona central, al tiempo que se ampliaba la procedencia social de los grupos que accedían a disfrutar del tiempo libre. Asimismo, la producción de guías de turismo, inicialmente editadas por empresarios privados, colaboró a extender miradas comunes sobre la zona.

En la década de 1930, junto con el arribo de los sectores medios al sur, la intervención de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en la organización de la actividad, permitió establecer una mirada común sobre las bellezas del sur de Chile, cuyos sitios más representativos, como los lagos Villarrica y Llanquihue, ocupaban un lugar central en la propaganda oficial aparecida en la *Guía del Veraneante* y la revista mensual *En viaje*. A estas miradas sobre el paisaje es necesario agregar la de aquellos que se desplazaron al sur en automóvil a través de los malos caminos disponibles antes de la década de 1930. Los automovilistas multiplicaron la cantidad de destinos turísticos posibles, ampliando el registro de miradas sobre el paisaje del sur. En conjunto, estas

tres experiencias del viaje turístico fueron complementarias y conformaron la mirada común de la región que se convirtió en el resumen escénico de la belleza del paisaje chileno.

Las diversas percepciones sensoriales subjetivas experimentadas por estos tres tipos de turistas confluyeron en la construcción de una estética del territorio que estableció el consenso nacional sobre la belleza paisajística del sur. Allí puede encontrarse la esencia del “nacionalismo paisajístico” que une hoy día a los chilenos en la veneración de los sitios naturales más llamativos de país, lugares que se han concentrado principalmente en la zona descrita en este trabajo. En ese sentido cobra importancia considerar al turista como un actor relevante en el proceso de conformación de la nación. En efecto, si a lo largo del siglo XIX habían sido los soldados y los colonos agrícolas o industriales los que habían trabajado para hacer el sur de Chile parte del territorio de la República, desde las primeras décadas del siglo XX fueron los turistas quienes tomaron el relevo para iniciar una colonización silenciosa, pero duradera, que contribuye a explicar cómo el Estado nacional pudo ejercer su dominio sobre la Araucanía y la región de los lagos. Así los turistas deben ser considerados como verdaderos vicarios de la presencia del Estado en el sur de Chile.

Bibliografía

- Alfonso, José A. Un viaje a Valdivia. La civilización alemana en Chile. Santiago, Imprenta Moderna, 1900.
- Automóviles y automovilistas*, Santiago, Casa editora mundo, 1918.
- Baedeker de la República de Chile*, Santiago, Sociedad Editora Internacional, 1910.
- Ballent, Anahí y Gorelik, Adrián. “País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis”. Cattaruzza, Alejandro (dir) *Nueva Historia Argentina*. Tomo 7: *Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política* (1930-1943). Buenos Aires, Sudamericana, 2001.
- Bertho Lavenir, Catherine. *La roue et le stylo. Comme nous sommes devenus touristes*. Paris, Odile Jacob, 1999.
- , “Camper en 1900. De l’ascèse laïque au loisir élégant”. *Ethnologie française*, Vol. XXXI, No 4, 2001.
- Booth, Rodrigo. “Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931”. Tesis para optar al grado de doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009.
- , “Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la Guía del Veraneante (1932-1962)”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Debates, 2008. Puesto en línea el 16 febrero 2008. URL : <http://nuevomundo.revues.org/25052>.
- Cañizares Esguerra, Jorge. “Landscape and Identities: Mexico, 1850-1900”. *Nature, Empire and Nation. Exploration in the History of Science in the Iberian World*. Stanford, Stanford University Press, 2006.
- Casals, Carolina. “La Empresa de los Ferrocarriles del Estado y el fomento del turismo en Chile”. Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1999.
- Cosgrove, Denis y Daniels, Stephen (eds) *The Iconography of Landscape*. Cambridge, Cambridge University Press, 1988.
- Cruz, Isabel. “¿Arcadia en el confín del mundo? El paisaje romántico en Chile en la pintura de los artistas viajeros (1829-1850)” *Vida rural en Chile durante el siglo XIX*, Santiago, Academia Chilena de la Historia, 2000.
- , “El paisaje chileno en los pintores viajeros del romanticismo”. *Patrimonio Cultural*, No 33, 2004.
- Durand, Luis, “Bajo el cielo austral. Puerto Montt”, en *En viaje*, vol. 1. no. 7, mayo de 1934.

- El amigo del turista en Chile. Baedeker moderno*, Santiago, Empresa Editora Gálvez & García, 1922-1923.
- "El público puede, con recompensas, colaborar en esta revista". *En viaje*, Vol. 1, No 1, Noviembre de 1934.
- García Díaz, Gustavo. *El turista. Guía general el turismo en Chile*. Santiago, Imprenta Universitaria, 1930.
- Guía del Veraneante. Revista de turismo de los FF.CC del E. (Chile) 1939-1940*. Santiago, Talleres gráficos de los FF.CC del E., 1939.
- "Hazaña automovilista". *Auto y aero*, Vol. 3, No 42, 31 de marzo de 1917.
- Lautre, Emeterio. *Chile. Notas, observaciones, comentarios de un viajero*. Tomo II, Buenos Aires, Bolívar, 1917.
- "La sección de turismo del Ministerio de Fomento", *Auto y aero*, Vvol 10, No 151, Enero de 1928.
- "Los caminos chilenos y el automóvil". *Auto y aero*, Vol. 5, No 87, 15 de febrero de 1919.
- Navarro Floria, Pedro y Vejsberg, Laila. "El proyecto turístico bariloquense antes de Bustillo. Entre la prehistoria del Parque Nacional Nahuel Huapi y el desarrollo local", en *Estudios y Perspectivas en Turismo*, vol. 18, 2009.
- Palmowski, Jan. "Travels with Baedeker: The Guidebook and the Middle Classes in Victorian and Edwardian England".
- Kosher, Rudy. *Histories of Leisure*, Oxford-Nueva York, Berg, 2002.
- Purcell, Fernando. "Fotografía y territorio en el imaginario nacional. Chile: 1850-1900". Ana María Stiven y Marco A. Pamplona (eds), *Estado y nación en Chile y Brasil en el siglo XIX*, Santiago, Ediciones UC, 2009.
- "Raid Osorno-Valdivia". *Auto y aero*, Vol. 3, No 44, 30 de abril de 1917.
- Roosevelt, Theodore. *A Book-lover's Holidays Book in the Open*. New York, Charles Scribner Sons, 1916.
- Sagredo, Rafael, "La 'idea' geográfica de Chile en el siglo XIX", en *Mapocho*, no. 44, 1998
- _____, "Del Chile imperial al Chile nacional. América meridional analizada por los naturalistas", en Fernando Purcell y Alfredo Riquelme (eds), *Ampliando miradas. Chile y su historia en un tiempo global*, Santiago, Instituto de Historia Pontificia Universidad Católica de Chile-Ril Editores, 2009.
- Scarzanella, Eugenia. "Las bellezas naturales y la nación: los parques nacionales en Argentina en la primera mitad del siglo XX". *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*. No 73, Octubre de 2002.
- Schivelbusch, Wolfgang. *The Railway Journey. The industrialization of Time and Space in the 19th Century*. Berkeley, University of California Press, 1986.
- Shaffer, Margueritte S. *See America First. Tourism and National Identity, 1880-1940*. Washington y Londres, Smithsonian Institution Press, 2001.
- Silva Vildósola, Carlos. "Propaganda de los ferrocarriles". *En viaje*, Vol. 1, No 4, Febrero de 1934.
- Silvestri, Graciela. "Postales argentinas". Altamirano, Carlos (ed) *La Argentina en el siglo XX*. Buenos Aires, Ariel-Universidad Nacional de Quilmes, 1999.
- , "La pampa y el río. Una hipótesis de registros y periodizaciones en el paisaje rioplatense". *Revista d'art*, Vol. 2, 2002.
- , "Cuadros de la naturaleza: descripciones científicas, literarias y visuales del paisaje rioplatense (1853-1890)". *Theomai*, No 3, 2003.
- , *El color de río. Historia cultural del paisaje del riachuelo*. Buenos Aires, UNQ-Prometeo, 2004.
- Tornero, Carlos. *Baedeker de Chile*. Santiago, Sección Turismo Ministerio de Fomento, 1930.

Notas

¹ Un buen compendio de esta lectura que relaciona a las ciencias de la tierra con la teoría del arte es el trabajo de Denis Cosgrove y Stephen Daniels (eds), *The iconography of landscape*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988. Para una visión alternativa, que critica esta perspectiva predominantemente simbólica que se ha asentado en el “giro espacial” de los estudios históricos ver Angelo Torre, “Un ‘tournant spatial’ en histoire? Paysages, regards, ressources”, en *Annales HSS*, vol. 63, no. 5, 2008, pp. 1127-1144.

² Estos trabajos han estudiado principalmente la obra de algunos artistas cuyas pinturas fueron dando forma a un canon estético que relacionaba a la belleza del paisaje con ciertas cualidades de la nación. Para el caso chileno ver Isabel Cruz, “¿Arcadia en el confín del mundo? El paisaje romántico en Chile en la pintura de los artistas viajeros (1829-1850)”, en *Vida rural en Chile durante el siglo XIX*, Santiago, Academia Chilena de la Historia, 2000. De la misma autora consultar “El paisaje chileno en los pintores viajeros del romanticismo”, en *Patrimonio Cultural*, no. 33, 2004, pp. 12-13. Para el caso mexicano ver el trabajo de Jorge Cañizares Esguerra, “Landscape and Identities: Mexico, 1850-1900”, en *Nature, Empire and Nation. Exploration in the History of Science in the Iberian World*, Stanford, Stanford University Press, 2006, pp. 129-167.

³ Ver Fernando Purcell, “Fotografía y territorio en el imaginario nacional. Chile: 1850-1900”, en Ana María Stuvan y Marco A. Pamplona (eds), *Estado y nación en Chile y Brasil en el siglo XIX*, Santiago, Ediciones UC, 2009, pp. 187-208.

⁴ La interpretación de Silvestri sobre la producción de los paisajes del Río de la Plata y la pampa se pueden encontrar en sus trabajos “Cuadros de la naturaleza: descripciones científicas, literarias y visuales del paisaje rioplatense (1853-1890)”, en *Theomai*, no. 3, 2003 y “La pampa y el río. Una hipótesis de registros y periodizaciones en el paisaje rioplatense”, en *Revista d’art*, vol. 2, pp. 75-96. Con respecto a la construcción del riachuelo como paisaje pintoresco en Buenos Aires consultar su libro *El color de río. Historia cultural del paisaje del riachuelo*, Buenos Aires, UNQ-Prometeo 3010, 2004.

⁵ Consultar el trabajo de Rafael Sagredo, “La ‘idea’ geográfica de Chile en el siglo XIX”, en *Mapocho*, 1998, no. 44, 123-164. Del mismo autor ver “Del Chile imperial al Chile nacional. América meridional analizada por los naturalistas”, en Fernando Purcell y Alfredo Riquelme (eds), *Ampliando miradas. Chile y su historia en un tiempo global*, Santiago, Instituto de Historia Pontificia Universidad Católica de Chile-Ril Editores, 2009, pp. 43-72.

⁶ El caso chileno es comparable a lo sucedido en varios otros países. Para el caso estadounidense ver el trabajo de Marguerite S. Shaffer, *See America First. Tourism and National Identity, 1880-1940*, Washington y Londres, Smithsonian Institution Press, 2001.

⁷ Para el caso francés ver Catherine Bertho Lavenir, *La roue et le stylo. Comme nous sommes devenus touristes*, París, Odile Jacob, 1999. Para el caso chileno, he estudiado este proceso en Rodrigo Booth, “Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931”, Tesis para optar al grado de doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009.

⁸ Este tipo de aproximaciones ha sido estudiado, para el caso francés, por Catherine Bertho Lavenir en “Camper en 1900. De l’ascèse laïque au loisir élégant” en *Ethnologie française*, vol. XXXI, no. 4, pp. 631-640.

⁹ Ver José A. Alfonso, *Un viaje a Valdivia. La civilización alemana en Chile*, Santiago, Imprenta Moderna, 1900.

¹⁰ *Ibid*, p. 8.

¹¹ *Ibid*, p. 11.

¹² *Ibidem*.

¹³ *Ibid*, p. 18.

¹⁴ Theodore Roosevelt, *A Book-lover’s Holidays Book in the Open*, Charles Scribner Sons, 1916, p. 130.

¹⁵ *Ibid*, p. 132.

¹⁶ *Ibid*, 133.

¹⁷ Emeterio Lautre, Chile. *Notas, observaciones, comentarios de un viajero*, Tomo II, Buenos Aires, Bolívar, 1917, p. 188

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Podemos destacar, entre otros, el trabajo de Graciela Silvestri, "Postales argentinas", en Carlos Altamirano (ed), *La Argentina en el siglo XX*, Buenos Aires, Ariel-Universidad Nacional de Quilmes, 1999, pp. 111-135; ver también Anahí Ballent y Adrián Gorelik, "País urbano o país rural: la modernización territorial y su crisis", en Alejandro Cattaruzza (dir), *Nueva Historia Argentina, Tomo 7. Crisis económica, avance del Estado e incertidumbre política (1930-1943)*, Buenos Aires, Sudamericana, 2001, pp. 143-200; Eugenia Scarzanella, "Las bellezas naturales y la nación: los parques nacionales en Argentina en la primera mitad del siglo XX", en *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, no. 73, octubre de 2002, pp. 5-21; y Pedro Navarro Floría y Laila Vejsberg, "El proyecto turístico bariloquense antes de Bustillo. Entre la prehistoria del Parque Nacional Nahuel Huapi y el desarrollo local", en *Estudios y Perspectivas en Turismo*, vol. 18, 2009, pp. 414-433.

²⁰ Baedeker fue una de las más exitosas guías europeas del siglo XIX. Su influencia hizo que la marca fuera exportable a diversos países, contribuyendo a establecer las normas de los viajes turísticos, así como a conformar las identidades de clases asociados a esta práctica. Al respecto ver Jan Palmowski, "Travels with Baedeker: The Guidebook and the Middle Classes in Victorian and Edwardian England", en Rudy Koshar, *Histories of Leisure*, Oxford-Nueva York, Berg, 2002, pp. 105-130. La versión chilena de esta guía fue publicada como Baedeker de la República de Chile, Santiago, Sociedad Editora Internacional, 1910.

²¹ *El amigo del turista en Chile. Baedeker moderno*, Santiago, Empresa Editora Gálvez & García, 1922-1923

²² Gustavo García Díaz, *El turista. Guía general el turismo en Chile*, Santiago, Imprenta Universitaria, 1930.

²³ "La sección de turismo del Ministerio de Fomento", en *Auto y aero*, vol 10, no 151, enero de 1928, p. 52.

²⁴ Carlos Tornero, *Baedeker de Chile*, Santiago, Sección Turismo Ministerio de Fomento, 1930.

²⁵ Carolina Casals, "La Empresa de los Ferrocarriles del Estado y el fomento del turismo en Chile", Tesis para optar al grado de Licenciado en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1999.

²⁶ Carlos Silva Vildósola, "Propaganda de los ferrocarriles", en *En viaje*, vol. 1, no. 4, febrero de 1934, p. 5.

²⁷ Ver Rodrigo Booth, "Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la Guía del Veraneante (1932-1962)", en *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Debates, 2008, [En línea], Puesto en línea el 16 febrero 2008. URL : <http://nuevomundo.revues.org/25052>. Consultado el 17 agosto 2010.

²⁸ *Guía del Veraneante. Revista de turismo de los FF.CC del E. (Chile) 1939-1940*, Santiago, Talleres gráficos de los FF.CC del E., 1939, p. 11.

²⁹ Luis Durand, "Bajo el cielo austral. Puerto Montt", en *En viaje*, vol. 1. no. 7, mayo de 1934, p. 13.

³⁰ "Volcán y Lago Villarrica en Pucón", Cartón Postal, Colección particular Iván Ulloa.

³¹ "Los caminos chilenos y el automóvil", en *Auto y aero*, Vol. 5, no 87, 15 de febrero de 1919, p. 284-285.

³² Wolfgang Schivelbusch, *The Railway Journey. The industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Berkeley, University of California Press, 1986, pp. 52-69.

³³ "Los caminos chilenos y el automóvil", op. Cit.

³⁴ *Automóviles y automovilistas*, Santiago, Casa editora mundo, 1918.

³⁵ El archivo digital del fotógrafo León Durandín es administrado por el Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico. Agradezco a Samuel Salgado el conocimiento de estas imágenes.

³⁶ "Hazaña automovilista", en *Auto y aero*, Vol. 3, no. 42, 31 de marzo de 1917, p. 503.

³⁷ "Raid Osorno-Valdivia", en *Auto y aero*, Vol. 3, no. 44, 30 de abril de 1917, p. 547.

³⁸ Booth, 2009, pp. 148-162.