



LA ARAUCANÍA Y LA CONSTRUCCIÓN DEL SUR DE CHILE, 1880-1950. TURISMO Y VÍAS DE TRANSPORTE

Jaime Flores Chávez
Universidad de La Frontera
jflores@ufro.cl

Resumen

La conformación del territorio nacional constituyó una de las principales tareas emprendidas por el Estado chileno luego de la independencia. En este contexto se enmarca la expansión hacia el norte que desembocó en la Guerra del Pacífico y sobre las tierras indígenas al sur del río Bió Bió, que implicó un importante despliegue militar, al que se sumaron otros dispositivos en la estrategia de ocupar, controlar y transformar el espacio y quienes lo habitaban. De esta forma, desarticular el antiguo territorio mapuche, la Araucanía, y rearticularlo a un nuevo diseño de territorio nacional, el Sur de Chile, constituyó un largo y complejo proceso emprendido por el Estado. En este trabajo centraremos el análisis sobre las vías de transporte como instrumento determinante en la reorientación espacial norte-sur y en el turístico, una de las expresiones de la nueva territorialidad.

Palabras claves: territorio, Araucanía, turismo, vías de transporte, Sur de Chile.

Abstract

The conformation of the country was one of the main tasks undertaken by the Chilean state after independence. In this context that the northward expansion that led to the War of the Pacific and Indian lands south of the Bio Bio River, which involved a major military deployment, which was joined by other devices on the strategy of occupying, controlling and transform the space and those who inhabited it. Thus, *desarticular* the former Mapuche territory, Araucania, and *rearticularlo* design a new country, southern Chile, was a long and complex process undertaken by the State. This paper will focus the analysis on the means of transport as a tool in determining the spatial reorientation north-south and tourism, one of the expressions of the new territoriality.

Key words: territory, Araucanía, tourism, transport pathways, Southern Chile.

La conformación del territorio nacional constituyó una de las principales tareas emprendidas por el Estado chileno luego de la independencia. En este contexto, se enmarca la expansión hacia el norte que desembocó en la Guerra del Pacífico (1879-1883). Hacia el sur (desde el río Bío Bío hasta el seno de Reloncaví), este proceso estuvo marcado por dos momentos. El primero, la colonización temprana de la provincia de Llanquihue a partir de 1850, para ese efecto se trajo colonos alemanes que se fueron instalando en dicho territorio, proceso que se acentuó a partir de 1880. El segundo, la ocupación de la Araucanía, territorio dominado por los mapuches (araucanos) los que opusieron resistencia armada. El Estado chileno respondió con una invasión militar que culminó con la derrota mapuche en 1883. A partir de ese momento, se profundizó la colonización europea iniciada un año antes y se intensificó el proceso inmigratorio interno con la llegada de miles de chilenos¹.

Desde una perspectiva histórica y centrada en la Araucanía, nuestra propuesta busca analizar el proceso de transformación ocurrido en dicho espacio. El Estado chileno desplegó sobre La Frontera, como también era conocido, diferentes dispositivos y herramientas que colaboraron en esta mutación. Entre otras estaban las misiones religiosas, las expediciones militares, los centros urbanos, las vías de transporte y comunicación, la llegada de los “nuevos habitantes” y la burocracia. Una de las expresiones más evidentes de este cambio estuvo radicada en el ámbito de la economía, y consistió en la modificación de su base productiva. Así la estructura ganadera del periodo indígena colonial dio paso a otra de tipo predominantemente agrícola. En verdad, la ganadería no fue suprimida, la región continuó teniendo una masa de ganado importante pero ahora en manos de los “nuevos habitantes” chilenos y europeos. Junto con estos dos sectores económicos surgió un importante desarrollo maderero a partir de las primeras décadas del siglo XX, momento en el que también emerge el discurso transformador del turismo.

El análisis bibliográfico y de fuentes, nos llevan a pensar que el esfuerzo del Estado chileno, a partir de 1850, estuvo centrado en ocupar, controlar y desarticular el antiguo territorio mapuche y rearticularlo en una nueva lógica territorial. En otras palabras, sostenemos se buscó terminar con el territorio de la Araucanía y construir el Sur de Chile. En este proceso el Sur, a partir de fines del siglo XIX, se constituyó en el proveedor de cereales, ganadería (carne, leche y derivados) y madera a las ciudades de la zona central y centros mineros del norte del país. A la vez, comenzó a ser visto como un “paraíso natural” para el goce de la elite nacional e internacional y, a medida que transcurre el siglo XX, de los sectores medios emergentes. El Sur, como expresión de una nueva territorialidad fue desplazando o a lo menos superponiéndose a la Araucanía y en esta dinámica, se fue invisibilizado a los mapuches en tanto productores y productos de la antigua territorialidad.

La complejidad de los procesos involucrados nos llevan a centrar este trabajo en dos aspectos: las vías de transportes, en particular el ferrocarril, y el turismo. La selección de éstos se basa en el potencial explicativo que poseen y en los escasos trabajos que los abordan. Respecto del primero, es posible pensar que el ferrocarril reorientó el territorio en un sentido norte-sur rompiendo la vieja articulación este-oeste que marcó La Frontera mapuche desde el siglo XVII hasta la segunda mitad del XIX. Esto es, la articulación de la economía ganadera de la Araucanía con la Pampa al otro lado de la Cordillera de los Andes. En el caso de Chile, la llegada del ferrocarril a Puerto Montt 1913 constituyó uno de los hitos de esta reorientación. Los análisis, en el caso argentino, dan cuenta que el rompimiento de este antiguo espacio articulado en el periodo colonial estaría marcado por la llegada del ferrocarril a Neuquén 1902 y Zapala 1914. Estas reorientaciones, hacia el Atlántico en Argentina y hacia el Norte en Chile, forman parte de la constitución de mercados nacionales dentro del cual, la Patagonia y

el Sur, intensificaron las especializaciones productivas de carácter primario y la expansión de las vías de transporte para su articulación a un espacio nacional.

En el segundo caso, el turismo, pensamos que su desarrollo se asocia a factores de tipo conservacionista, económicos y geopolíticos presentes en las primeras décadas del siglo XX. En efecto, por esta época se observa una estrategia de consolidación de la presencia del Estado, chileno y argentino, en la zona cordillerana a través del turismo de alto nivel nacional e internacional. En el caso de Chile, será la Empresa de Ferrocarriles del Estado quien tendrá un rol protagónico, expandiendo sus redes hacia la zona cordillerana de Villarrica en 1934 y, al año siguiente, iniciar la construcción del Gran Hotel Pucón. En paralelo comenzó a editar y distribuir la revista *En Viaje* y la *Guía del Veraneante* destinada a sus pasajeros y al público en general. En este marco, en 1940 se creó el Parque Nacional Villarrica localizado en la zona limítrofe con Argentina. Por su parte, este país había creado el Parque nacional Nahuel Huapi en 1934, mismo año en que el ferrocarril llegaba a Bariloche. Cuatro años más tarde, la Dirección de Parques inicia la construcción del Hotel Llao Llao. Sin duda que en la creación de Parques Nacionales, a ambos lados de la Cordillera de los Andes, influyó la ideología de Parques Nacionales emanada desde Estados Unidos, pero también estuvo presente los problemas limítrofes no resueltos y, por lo mismo, la necesidad de dar un reimpulso al proceso de “nacionalización” de estos territorios periféricos por medio de las vías de comunicaciones, la educación de sus habitantes y el estímulo a la economía, entre otras el turismo. Así, la construcción del Sur estuvo enmarcada en procesos internos de creación de un mercado y territorio nacional, como de las dinámicas que ocurrían al otro lado de los Andes con la historia de la construcción del Estado argentino y su territorio.

La Araucanía, desarticulación y rearticulación territorial

La sociedad mapuche de mediados del siglo XIX, como lo muestran una serie de investigaciones, tenía muy poco que ver con aquella que habían conocido los españoles en los tiempos de la Conquista². De una economía sustentada en la caza, la recolección y alguna agricultura rudimentaria, se había pasado a una marcadamente ganadera. Durante los siglos coloniales lentamente las redes indígenas se fueron articulando a las redes capitalistas, proceso en el que se configuran varios fenómenos. Por una parte, la acumulación de ganado cimarrón existente en la Pampa se fue incrementando con el obtenido a través de los malones, sirviendo como un medio para el intercambio con la sociedad hispanocriolla. Por otro, las haciendas del Chile Central comenzaron a ser presionadas para proveer de charqui, cordobanes y sebo, a centros urbanos en formación, la zona minera del norte chico y el yacimiento minero de Potosí, en el Alto Perú. De esta forma, como sostiene Jorge Pinto, fueron estructurándose, a lo menos, tres ámbitos de intercambio, uno a nivel local que ocurrió alrededor de las comunidades indígenas y las haciendas fronterizas; en segundo que involucró a la Araucanía y las Pampas y el tercero, que conectó a toda la Frontera con el resto del imperio. No fueron ámbitos aislados e independientes, los tres se complementaban e influenciaban mutuamente³.

De tal manera que el territorio de la Araucanía⁴, lejos de constituirse en una región marginal, logró desarrollar importantes procesos de integración interna y establecer lazos de articulación con el resto de la economía colonial. En este proceso, los parlamentos fueron el medio de relación más utilizado para regular las relaciones de poder entre wingkas y mapuche. La consolidación de las redes capitalistas con las indígenas dio origen a una serie de intereses, altamente complementarios entre ambas sociedades que el paso de los años fue solidificando. Por ello no es de extrañar que estas bases no fueran dañadas, substancialmente, por proceso tan

potentes como las reformas borbónicas o la independencia de Chile, un panorama que sólo sería modificado por el nuevo contexto internacional de expansión capitalista y nacional asociado a la construcción del Estado-nación chileno una de cuyas expresiones fue la expansión de la frontera agrícola chilena hacia la Araucanía iniciada a mediados del siglo XIX la que adquirió mayor fuerza con la refundación de Angol (1862), la creación de las líneas militares del río Traiguén (1878), el río Cautín (1881) y la Cordillera de los Andes (1883), momento que marcaría la derrota militar mapuche, una potente señal en el proceso de desarticulación del territorio mapuche y la rearticulación al territorio chileno.

Esta rearticulación en sentido norte-sur fue dejando a tras una de más viejo cuño en dirección este-oeste, esto es, entre la Araucanía y la Pampa, propia del territorio mapuche. Por esta época se va haciendo patente la conformación de una macrorregión que se extendía desde el río Bío Bío hasta Puerto Montt. Es la constitución del Sur de Chile, que fue adquiriendo su fisonomía “definitiva” en el siglo XX. Un proceso que tiene un correlato al este de los Andes con la constitución del territorio de Neuquén espacio que, comprendía desde Chos Malal, por el norte, hasta Bariloche, en el sur. Ambos espacios es necesario mirarlos en conjunto, pero también parece oportuno observarlos en sus dinámicas internas, en las particularidades que van adquiriendo a partir de la mayor presencia de los estados nacionales y el peso de las decisiones centrales respecto de los poderes e intereses locales.

De una u otra forma varios investigadores han avanzado en esta dirección, entre otros, Raúl Mandrini, Gladys Varela, Susana Bandieri, Graciela Blanco, Pablo Lacoste, desde Argentina y en el caso de Chile, José Bengoa, Leonardo León, Jorge Pinto⁵, por ejemplo, han efectuado sus análisis contemplando esta macrorregión. Sus diversos trabajos dan cuenta de estas relaciones económicas, marcada por el traslado del ganado desde Argentina hacia Chile, principalmente vacunos y ovinos, y el comercio de mercaderías importadas o confeccionadas en Chile en dirección contraria. Situación que habría permanecido hasta 1915 ó 1930 como se desprende del debate surgido entre Susana Bandieri y Beatriz Gentile, Carolina Desteffaniz, Marcela Debener, Susana Debattista y Carla Bertello⁶, momento en el cual los territorios cordilleranos de Neuquén y Río Negro reorientaron sus economías hacia el Atlántico.

En el caso de Chile, la Araucanía y el espacio entre ésta y el Seno de Reloncaví, experimentó un proceso análogo, en dirección al norte. En nuestra opinión la llegada del ferrocarril a Temuco en 1893 y Puerto Montt 1913 constituiría uno de los hitos de esta reorientación que se encaminó a la construcción del Sur de Chile, en el marco de la constitución de un territorio nacional. En el caso argentino, los análisis dan cuenta que el momento de rompimiento estaría marcado por la llegada del ferrocarril a Neuquén (1902) y Zapala (1914) y por la crisis de 1930, el impuesto a la internación de ganado argentino y políticas de crecimiento hacia adentro en ambos países.

En el plano económico, por el lado argentino, durante la primera mitad del siglo XX asistimos a una readaptación de la producción y comercialización de la ganadería, consistente en la modificación de la base ganadera hacia nuevas razas bovinas y ovinas, alteración de la proporción entre vacunos y ovejas, y el aumento de la producción de lana. Del mismo modo se verifica una reorientación del destino de la producción económica del Neuquén en dirección del Atlántico. Por estos mismos años, se observa un estímulo al desarrollo de la fruticultura, particularmente del Alto Valle⁷, por parte de los ferrocarriles con el propósito de mejorar los niveles de rentabilidad del transporte de carga. Durante las primeras décadas del siglo XX se registra la emergencia de los hidrocarburos en la economía de la región

Patagónica (Comodoro Rivadavia y Plaza Huincul) y del turismo en las zonas más próximas a la Cordillera⁸.

Por el lado chileno, para fines del siglo XIX Valdivia era la gran ciudad industrial y comercial al sur del río Bío Bío. Como señala Almonacid, a partir de 1880 había experimentado un crecimiento sostenido, entre otros motivos, gracias a su privilegiada ubicación que posibilitaba su articulación con los mercados locales a través de una red fluvial y su proximidad al mar le otorgaba su proyección a centros nacionales e internacionales⁹. En el caso de la actividad industrial, existían en la ciudad fábricas de curtiembre, aguardiente, jabón, licores, cerveza, astilleros, mueblerías, molinos, entre otras. Sin embargo, la crisis que sufren sectores tan relevantes como las aguardienterías y curtidurías modificó la estructura económica valdiviana. En el caso de las destilerías, la ley de alcoholes de enero de 1902, que gravó con un mayor porcentaje al alcohol de grano (producido en la zona sur), que al de uva (producido en la zona central) obligó al cierre de la mayoría de estas fábricas. Por su parte las curtidurías, que eran el sector industrial más numeroso en Valdivia y de mayores ventas y prestigio en el exterior, sufrió un serio revés con el aumento de los impuestos de internación en Alemania, su principal mercado de destino. Un impacto demoledor si consideramos que, para 1898, el mercado alemán representaba el 99,1% de las exportaciones de suelas que salían por Valdivia¹⁰. A lo anterior se debía agregar factores internos como el aumento de los costos de producción del cuero, debido al creciente aumento de las materias primas y de los salarios y la constante caída del tipo de cambio, como señala Patricio Bernedo¹¹.

A la luz de lo expuesto, el proceso de decaimiento de la actividad industrial en rubros tan relevantes como la destilería y curtiduría se dejó sentir con fuerza al sur del río Bío Bío. Este impacto fue mayor en ciudades como Osorno y Valdivia, que tenían una tradición más larga en actividades industriales de esta naturaleza. En Temuco, de menor tradición industrial, fundada hacía una veintena de años, igual la crisis fue significativa reflejándose en el cierre de fábricas de alcoholes y curtiembres, aunque éstas eran de menor envergadura que aquellas localizadas en las ciudades de más al sur.

Sin embargo, el colapso no fue absoluto, las curtiembres y destilerías “más grandes y pertenecientes a complejos industriales, que producían otros bienes, se mantuvieron”¹². Para Almonacid, en el caso de Valdivia, las actividades industriales más sólidas eran aquellas que elaboraban productos de alta calidad o estaban inmersas dentro de los “complejos industriales valdivianos”, éstas podían resistir a eventualidades comerciales como era el caso de la cervecería Anwandter Hnos. y Cía. o la fábrica de calzados Cristiano Rudloff e Hijos¹³. No obstante, es preciso observar que, en el caso de la primera, pasó a ser controlada por la Compañía Cervecerías Unidas en 1916, la más importante cervecera, localizada en el centro del país; en el caso de la segunda, aunque pudo sortear otras crisis durante algunas décadas más, su actividad fue decayendo.

A los factores señalados creemos necesario incorporar un aspecto poco destacado en estos análisis, el impacto que produjo la llegada del ferrocarril en la industria local, en la medida que éste tendió a eliminar uno de los factores que más había colaborado en su emergencia, el aislamiento y por ende el elevado costo de los fletes. Por ello no es extraño que la disminución de la industria en ciudades como Temuco, Osorno y particularmente Valdivia, esté asociada a la llegada del ferrocarril a dichos centros urbanos y en paralelo, la producción cerealera, ganadera y maderera experimentase un notable dinamismo en el Sur de Chile¹⁴. Ello explica que, como señala Peralta para Osorno y Almonacid para Valdivia, los empresarios de curtiembres y alcoholes fueron desplazando sus inversiones hacia la

ganadería, agricultura y la producción maderera. En tanto que la industria se orientó más al mercado local que al exterior. En el caso de Osorno Gabriel Peralta sostiene que, para principios del siglo XX, “La ganadería fue sin duda, la actividad económica que pasa a jugar un rol decisivo en el desarrollo regional, transformándose en la mayor fuente generadora de ingresos para la mayoría de propietarios agrícolas. El auge que tomó la ganadería, pasó a opacar aun más a la decaída industria manufacturera osornina, convirtiéndola en una industria dependiente y secundaria del desarrollo económico rural, especialmente en la fabricación de maquinarias agrícolas de pequeñas dimensiones”¹⁵.

Ante el nuevo contexto de ocupación por parte del Estado chileno y sus diversos agentes, la ganadería experimentó un cambio significativo, ya no eran los mapuche los principales productores y comercializadores de la masa ganadera en la Araucanía, estos habían sido desplazado por ganaderos chilenos o colonos europeos. Además, luego de un periodo de contracción a raíz de las campañas militares en dicho territorio, se pudo constatar un aumento en la zona sur que en el caso del bovino pasó de 440.717 cabezas en 1911 a 1.153.679 en 1955¹⁶.

Pero el cambio no sólo se restringió al volumen de cabezas, en verdad se había producido una readaptación y modernización de la ganadería generado por una serie de transformaciones que experimentaba la sociedad chilena, entre otros: el aumento, urbanización y concentración de la población; un sector medio más numeroso y con mayor poder adquisitivo; modificaciones en los hábitos de consumo alimenticios; innovaciones tecnológicas como los mataderos y frigoríficos; implementación de políticas públicas en el campo sanitario y educación asociada, por ejemplo, a la pausterización de la leche y su distribución en las escuelas; la expansión de la vía férrea hacia el sur lo que posibilitaba conectar las zonas productoras con el mercado consumidor. De tal manera que el ganado hispano criollo, orientado a la producción de cebo, cueros y charqui, fue siendo reemplazado por razas más aptas para la producción de carne y leche. En el caso del bovino destacan el clavel alemán (carne) y clavel holandés (leche), a los que se agregan otras razas como Durhan Shorthorn, Holandés Americano, Aberdeen Angus, Normando, Simmental y Moreno Suiza.

Una muestra de la importancia de la nueva ganadería en las tierras del sur fue la creación, en 1944, de la Asociación Nacional de Criadores de Overos Colorados (ANACOC) que aglutinó a importantes ganaderos del sur de Chile especializados en la crianza de esta raza. Pero además, en la década del `30 y del `40, se constituyeron una serie de cooperativas lecheras en esta misma región como por ejemplo la Calo 1942, Colun 1949, Copalca, Chilolac 1969, y en la actualidad, Surlat 1997. Y será este sector fundamento importante para la creación de organizaciones como la Sociedad Agrícola y Ganadera de Osorno (Sago, 1917), la Sociedad de Fomento Agrícola de Temuco (Sofo, 1918) y La Sociedad Agrícola y Ganadera de Valdivia (Saval, 1944)¹⁷ y el Consorcio Agrícola del Sur (Cas, 1944). Así como de de la creación de bancos destacando el Banco Osorno y la Unión en 1908 y el Banco del Sur luego de la Segunda Guerra Mundial, que busca cubrir la desaparición del Banco Alemán Trasatlántico.

Por su parte el sector forestal adquirió un dinamismo sin precedente a partir de las primeras décadas del siglo XX, estimulado por el aumento de la demanda generada desde los centros mineros y el incremento significativo de la población urbana. Como hemos señalado anteriormente para otros sectores, esta demanda pudo ser satisfecha gracias a la expansión del ferrocarril hacia el sur y sus ramales hacia la costa y la cordillera, posibilitando la conexión

entre mercados productores y consumidores, generando la emergencia de nuevos negocios y empresarios.

Por el nivel de capital que demandaba la explotación forestal, grandes empresas y empresarios se concentraron en la producción y comercialización de durmientes y maderas de diversos tipos. En tanto, medianos y pequeños productores madereros se articularon a este proceso a través de la venta o arriendo de “montañas” para ser explotadas por las empresas madereras. También con la venta de durmientes y cáscara de lingue a agentes compradores locales quienes luego las vendían a empresas mineras y de ferrocarriles, o curtiembres, respectivamente. En tanto que la venta de carbón y leña se efectuaba, generalmente, en forma directa con el consumidor.

El ferrocarril y la construcción del Sur

Eric Hobsbawm sostiene que uno de los hitos que pone fin a la era de las revoluciones es la consolidación de una red ferroviaria en Inglaterra. Esta permite articular su economía interior y proyectarla a nivel internacional a través de sus vapores¹⁸. Por su parte Marcello Carmagnani y Ruggiero Romano han planteado, que en América Latina el aumento del crecimiento económico experimentado a partir de 1870 esta asociado a la disminución de los costos generado por el efecto combinado del transporte marítimo intercontinental y el ferrocarril, en el plano interno¹⁹.

Los estudios de Sandra Kuntz para México avalan este planteamiento cuando sostiene que el ferrocarril tuvo importancia en la reorganización del espacio económico, la mercantilización de la producción agrícola, la ampliación de los circuitos de intercambio, la profundización y diversificación de los mercados, el surgimiento de polos de desarrollo modernos, la reorientación de una parte significativa del sector minero, a la vez que debe comprenderse que el ferrocarril tuvo un impacto heterogéneo geográfica y sectorialmente. Pero sin duda la mayor contribución fue en la reducción del costo del transporte el que, para 1889, era la mitad del costo del flete que estos bienes tenían por medios tradicionales como arreos y carretas. En los siguientes años el impacto del costo del transporte ferroviario sobre el precio de los productos agrícolas se redujo en la mayoría de los casos, disminuyendo la resistencia de dichos productos al traslado, repercutiendo fuertemente en la formación de mercados y en el incentivo para la producción de un medio que se ofrecía como confiable, rápido y permanente²⁰.

En opinión de Kuntz, el ferrocarril funcionó como uno de los más poderosos factores de la transición de México al capitalismo, actuando en la disolución de las condiciones precapitalistas al incentivar la producción para el mercado, aumentar la formación de capital en el comercio y elevar la rentabilidad de la inversión productiva, la que se vio, en parte, reorientada hacia los sectores más dinámicos y las regiones más aptas²¹. No obstante, el ferrocarril mismo debió transitar bajo condiciones adversas a la transformación como fue la estructura de la propiedad, las relaciones de producción y la estrechez de los mercados que ellas provocaban, limitando el potencial modernizador de la comunicación ferroviaria.

Junto con la importancia económica el ferrocarril era visto como un factor gravitante en la construcción territorial. En Argentina Juan Bautista Alberdi, afirmaba que “El (ferrocarril) hará la unidad de la República Argentina mejor que todos los congresos ... agregaba que, la unidad política debe empezar por la unidad territorial, y sólo el ferrocarril puede hacer de dos

parajes separados por quinientas leguas un paraje único”²². A juicio de Mario Justo López el ferrocarril habría sido una de las herramientas más eficaces en la construcción de una República Argentina “única sobre un puñado de provincias anarquizadas, y luego, para construir una sociedad moderna sobre las estructuras coloniales...”²³.

En Chile Guillermo Guajardo sostiene que el ferrocarril fue clave en el desarrollo económico chileno “país donde desde mediados del siglo XIX hasta fines de la década de 1950, casi todo su desenvolvimiento económico se moldeó por la disponibilidad de ferrocarril, logrando para la década de 1930 una máxima cobertura, con cerca de 12 km de vía férrea por km² de superficie de territorio y 22 km de vía por cada 10.000 habitantes²⁴”. Además Chile se distinguió por organizar las primeras empresas estatales de ferrocarriles en América Latina, en 1858 el ferrocarril de Santiago a Valparaíso y desde 1884 con la Empresa de Ferrocarriles del Estado.

La expansión de los ferrocarriles en Chile pasó de 1.777 km en 1880 (950 km de vías estatales y 827 km privadas) a 8.210 en 1920 (4.579 km vías estatales y 3.631 km privadas)²⁵ concentrándose las vías estatales en la zona central y sur de carácter fundamentalmente agrícola, en tanto que las vías privadas, en el norte minero del país. El desarrollo libre de las vías ferroviarias respondiendo a la distribución de los recursos naturales perduró hasta 1884 año en que el Estado “empezó a conectar el país y los centros productivos logrando cubrir su parte más poblada del país”²⁶ tarea posible gracias al aumento de las arcas fiscales producto de los recursos provenientes del salitre, zona incorporada al territorio nacional en 1883.

Hacia las primeras décadas del siglo XX el ingeniero Raúl Simón, privilegiado conocedor de la Empresa de Ferrocarriles del Estado sostenía que éstos constituían, particularmente la Red Sur, “el sistema de comunicaciones más importante del país... la situación geográfica de esa red, tendida a lo largo del valle central, y la falta de una marina de cabotaje que sea susceptible de efectuar un tráfico apreciable e igual sentido, hacen de las líneas del Estado un monopolio efectivo del transporte²⁷”.

En la Araucanía la navegación a vapor tuvo sus limitaciones y los caminos adquirieron mayor protagonismo hacia la segunda mitad del siglo XX. En cambio el ferrocarril se constituyó en el medio de transporte gravitante en la ocupación y transformación de la Araucanía, adquiriendo un sentido militar y económico²⁸. En este último aspecto, el volumen de los excedentes productivos que generaba el territorio recién incorporado requería una vía de transporte apropiada, que además agregara los conceptos de seguridad y rapidez. La llegada del ferrocarril a Chile estuvo asociada a los centros mineros del norte pero será durante el gobierno de Manuel Montt (1851-1861), que la construcción de vías férreas tomó impulso como una política de Estado; en 1863 se unía Santiago con el puerto de Valparaíso y en adelante el propósito fue avanzar desde la capital de la república hacia el sur. Por ello la ocupación de la Araucanía contemplaba la extensión de esta red al sur del Bío-Bío, para la época era el ícono inequívoco de la llegada de la civilización. Así lo señalaba el José Manuel Balmaceda al inaugurar la monumental obra de ingeniería que significó el Viaducto del Malleco, en octubre de 1890, en su discurso sostuvo que “La ciencia y la industria moderna tienen un poder de creación capaz de someter todos los elementos de la naturaleza a su sabiduría y a su imperio. Agregando que, con el ferrocarril llevamos a la región del sur la población y el capital...”²⁹, necesarios para su progreso. A su juicio, el porvenir económico de Chile estaba ligado a la construcción de nuevas líneas férreas³⁰.

El arribo del ferrocarril a los pueblos de La Frontera era celebrada con entusiasmo. Un periódico de Temuco reproducía uno de los discursos pronunciados, a propósito de la inauguración de la vía que conectaba a esta ciudad con Victoria, ubicada a unos 60 kilómetros más al norte, en la que la locomotora permitía completar la obra de los soldados vitalizando estas apartados parajes³¹. La actividad y la agitación en las estaciones de La Frontera llamaban la atención de los viajeros³², así lo veía un articulista, “Es mucha cosa el Ferrocarril, trae, lleva i reparte a vapor el progreso i la civilización; los pueblos a que llega, dejan su aspecto colonial, para tornarlo moderno, movable, ligero- parece que el silbato de las locomotoras despertara del letargo los centros que atraviesa i les comunicara su ligereza i actividad.” Así, se “deja de ser colonia”, se ve gente en las calles, se sale de paseo y se va a la estación, termina por sentenciar el entusiasmado escritor³³.

Este dinamismo fue generando un profundo cambio en las tierras del sur. En la primera década del siglo XX desde Temuco a Puerto Montt, McBride pudo observar un paisaje “cubierto por una sábana de ininterrumpidas selvas, donde además de los indios sólo se veían poquísimos habitantes”, años más tarde cuando efectuó un nuevo viaje por los mismos parajes encontró la “mayor parte (del trayecto) ya clareada, deslindada y cultivada; en un día entero de ferrocarril a través del viejo territorio araucano, no logré ver ni siquiera un indio, a lo menos con el traje autóctono. No podía menos que recordar la rápida transformación del este de Oklahoma que siguió a la apertura de ese distrito a la colonización blanca³⁴”.

Esta transformación era producto, entre otros, de la llegada de nuevos habitantes, chilenos y extranjeros, y la mayor conectividad mediante el ferrocarril. El panorama había cambiado debido a la intensa explotación de sus bosques, al mismo tiempo que los mapuches se “invisibilizaban” producto de, al menos, dos elementos, el aumento de la población y el cambio de algunas pautas culturales como por ejemplo las vestimentas. En el primer caso McBride, basado en el censo de 1930, estimaba en 893.122 los habitantes de la antigua Araucanía que, para fecha de sus observaciones, comprendían las provincias de Bío-Bío, Cautín, Valdivia y Llanquihue, en esta masa poblacional los poco más de cien mil indígena que continuaban radicados en esta zona se difuminaban.

En el segundo caso, rápidamente se fue modificando sus formas de vestir entre los hombres mapuches y más tarde sobre mujeres y niños³⁵. Mirado este fenómeno a un nivel de América Latina, Arnold Bauer sostiene que el efecto de las importaciones, de los nuevos caminos y de los ferrocarriles fue significativo para productores y consumidores. Los precios de las telas bajaron en tanto que en el mercado se podía encontrar una mayor variedad, con ello los productores locales perdieron su clientela³⁶. Sólo resistían a esta competencia, aquellos lugares alejados donde el ferrocarril no llegaba y la mala calidad de los caminos dificultaba sobremanera el desplazamiento de mercaderías. Pero este panorama fue cambiando en la Araucanía hacia fines del siglo XIX y primeros años del XX en la medida que los caminos y la red ferroviaria se extendieron por las tierras del sur de Chile y con ello se abarató y agilizó el flujo mercaderías, entre ellas las telas.

Turismo y territorio

Según Pedro Navarro una de las posibles valorizaciones de un lugar, entendido como el espacio al que se le ha dado un cierto sentido o conjunto de sentidos, es la turística “entendida como proceso de activación patrimonial en el plano de lo simbólico, y también como turistificación”, idea que abarca tanto las prácticas simbólicas y materiales. Las

primeras asociadas, por ejemplo, a la identificación de atractivos entendidos como objetos o imágenes paradigmáticas de los destinos turísticos, y la publicidad, los que contribuyen a la “invención” del lugar o de representaciones respecto de éste; en el segundo, asociadas a la creación de infraestructura y accesibilidad que contribuyen a la producción concreta del lugar e incluso a su “territorialización” en tanto inclusión en un determinado espacio de dominación³⁷.

Estos elementos conceptuales, orientan el análisis que efectúa Navarro respecto de cómo la “Suiza argentina” tuvo diversas formas de valoración hacia fines del siglo XIX y primeras décadas del XX que fueron desde la estética, lugar de recreación y contemplación; ética, en tanto lugar de realización de un proyecto pedagógico acerca del patrimonio natural e histórico de la nación, de conservación de la naturaleza y de proposición de una moral social pionera; valorización económica, en tanto lugar de explotación racional de sus recursos naturales y simbólicos (por ejemplo el paisaje por el turismo); valorización política, en tanto territorio neutra argentino-chileno o bien de frontera defensiva³⁸.

Sin duda que estas claves nos ayudan a pensar el desarrollo del turismo en Chile, en particular el que se desplegó sobre al sur del río Bío Bío, en el marco del proceso de construcción nacional ya fuese en su dimensión económica, territorial o simbólica³⁹, siendo necesario explorarlo a partir de un marco nacional y local, a la vez de lo que en paralelo ocurría en Argentina. Así, por ejemplo, en la creación de Parques Nacionales, a ambos lados de la Cordillera de los Andes, influyó la ideología de Parques Nacionales emanada desde Estados Unidos. En 1872 había sido credo Yellowstone constituyéndose en un hito para quienes pregonaban la necesidad de preservar algunos espacios prístinos para las generaciones futuras⁴⁰. Pero también estuvo presente los problemas limítrofes no resueltos y, por lo mismo, la necesidad de dar un reimpulso al proceso de la “nacionalización” de estos territorios periféricos por medio de las vías de comunicaciones, la educación de sus habitantes y el estímulo a la economía.

En Argentina la política de creación de Parques Nacionales “estaba orientada a la afirmación de la soberanía territorial, al desarrollo regional de áreas de frontera y periféricas, por medio del impulso de la actividad turística. Por tal motivo, se realizaron fuertes inversiones en estructura vial, de transporte y hotelera en dichas regiones que sólo 50 años antes habían sido dominio indígena. Se crearon villas turísticas como Llao Llao, Catedral, La Angostura, y Trafal”⁴¹. En este contexto se explica la llega del ferrocarril a Bariloche en 1934, para ese mismo año la creación del Parque Nacional Nahuel Huapi y, el año 1938, la Dirección de Parques inicia la construcción del Hotel Llao Llao. Por esos mismos años se crean los Parques Nacionales de Iguazú (1934) en Misiones, Lanín (1937) en Neuquén, Los Glaciares (1937) en Santa Cruz, Los Alerces (1937) y Lago Puelo (1937) en Chubut.

No sería del todo aventurado pensar que esta política tuvo un correlato en Chile si observamos la creación de los Parques Nacionales Vicente Pérez Rosales en 1926, Conguillío y Villarrica en 1940, y Puyehue en 1941⁴². Como en Argentina, en Chile la vía férrea se expandió y en 1934 un ramal se prolongo desde la vía central de Loncoche hasta las orillas del lago Villarrica, un año antes la Empresa de Ferrocarriles del Estado había iniciado la construcción del Gran Hotel Pucón en el pueblo andino homónimo, localizado al otro extremo del lago señalado, inaugurado en 1935. Estos elementos nos llevan a pensar que la creación del Parque Nacional Villarrica, tuvo entre sus motivaciones el fortalecimiento del turismo en la zona lacustre de la Araucanía, fomentando un turismo de naturaleza y pesca deportiva, en un primer momento al que se agregó el sky, las termas y un mayor énfasis de la

playa más adelante, así se puede observar a través de la revista *En Viaje*, editada por los mismos Ferrocarriles del Estado destinada para los pasajeros de sus trenes pero que, por su calidad, traspaso los vagones hacia un público más amplio, influyendo significativamente en la construcción del imaginario del Sur. Pero también debió influir la necesidad de una mayor presencia del Estado en estos espacios, una suerte de “chilenización” de los territorios fronterizos, a la luz de la creación del Parque Nacional Lanín (1937) por el lado argentino y con el que limitaba en las altas cumbres.

La revista *En Viaje* y la “Suiza chilena”

En 1860 Martín de Moussy se refirió al espacio de los lagos del sur de Chile recientemente colonizados y el área andina de la norpatagonia, aún bajo el control indígena, como la Suiza Sudamericana⁴³. La ocupación de estos espacios por los respectivos estados nacionales se expresó en la “nacionalización” del concepto rebautizándose como la “Suiza argentina” y la “Suiza chilena”. En este último caso, la prensa de principios del siglo XX se hace eco de esta denominación particularmente cuando alude a sus bellezas naturales. Para 1917, el empresario turístico Jermán Wiederhold, publicó una guía para los viajeros con el propósito de entregar una descripción de la geografía e historia de la zona en torno al lago Llanquihue, destacando los sitios de interés para el visitante y datos prácticos para una provechosa y buena estadía, acompañado de mapas y fotografías. En sus páginas se señala que la “Suiza Chilena” constituye un “reposito inefable” para los viajeros⁴⁴. Observando que son, principalmente, los extranjeros quienes viajan a estos lugares, haciendo una apelación a que lo hagan los chilenos quienes, además de interesarse en la belleza de la naturaleza, pueden explorar “vetas de ricas rocas y metales” que es posible de explotar⁴⁵.

Por su parte la revista *En viaje*, reiteradamente, utiliza el término de la “Suiza chilena” al referirse a esta parte del país, destacando tres destinos turísticos al interior de ella, a saber: la zona lacustre de la Araucanía, el área costera de Valdivia y la región de los lagos, es decir un amplio territorio que iba desde Temuco a Puerto Montt y que la revista se encargó de difundir a un público sustantivamente más amplio. En el caso de Pucón y la región de los lagos, pasó a constituir un destino ideal para entrar en contacto con una naturaleza “prístina”, cuya belleza paisajística aumentaba con la presencia de lagos, volcanes, saltos de agua, termas e incluso poder cruzar hacia territorio argentino⁴⁶. Por su parte la ciudad de Valdivia constituía en sí misma un sitio de atracción pero, además, era punto desde el cual se podía concurrir a distintos lugares de interés, destacando la zona de la costa con la presencia de antiguos asentamientos españoles como Niebla, Mancera y Corral.

En sus páginas se señalaba que, siendo la “región austral” la de mayor interés para los viajes en el verano, no se puede dejar de conocer la ciudad de Valdivia y sus alrededores que por sus bellezas naturales constituyen un centro de atracción turística de gran importancia. “Valdivia da al visitante la sensación de una ciudad extranjera, tanto por su edificación moderna y de buen estilo, cuanto por la tonalidad pintoresca que le da el río a cuyas orillas se halla ubicada. El ambiente, las costumbres, las actividades de trabajo, todo – en una palabra- tiene la animación de las ciudades europeas que son adecuadas para el desarrollo turístico”⁴⁷. Desde Valdivia se podían efectuar diversas excursiones utilizando pequeños vapores que navegaban por los afluentes del río pudiéndose observar “paisajes admirables” como canales, ensenadas o montes cubiertos de árboles nativos. Otro viaje se podía efectuar en dirección del litoral por el mismo río a los antiguos fuertes españoles de Niebla, Corral y la Isla de Mancera donde quedaban restos de las fortificaciones que existieron en tiempos de la Colonia para defender a

los españoles de corsarios y piratas. Otra posibilidad de excursión desde Valdivia era en dirección este, por tren se llegaba al lago Riñihue rodeado por altos cerros de una flora “oscura y sombría, lo que le da al paisaje, un aspecto majestuoso”⁴⁸, el viajero podía hacer una travesía del lago en vapor. Hacia el sur de Valdivia, vía ferrocarril, era posible llegar a La Unión una ciudad “típicamente germana” lo que constituía un atractivo en sí, pero además alcanzar hasta el pueblo de río Bueno donde el turista “encuentra paisajes naturales de rara hermosura”, pudiendo continuar hasta el lago Ranco, uno de los más grandes de Chile, rodeado de montes elevados y valles fértiles. De esta manera un viaje a Valdivia y sus alrededores resultaba de gran interés para las “personas que desean conocer el país” constituyendo el punto de introducción a la “Suiza chilena”.

Por su parte la ciudad de Osorno se ubicaba en el centro de la región de los Lagos, como también era conocido este espacio, y contaba con buena infraestructura hotelera y otros servicios para el viajero. Desde allí se podía llegar por buenos caminos hasta el lago Ranco por el norte y Puerto Montt hacia el Sur, además a corta distancia existían ríos navegables por pequeños vapores. En automóvil era posible ir al “Salto del Pilmaiquén” exuberante por su belleza. El lago Puyehue era otro de los atractivos al cual se podía excursionar de “orillas escarpadas y boscosas, de selvático aspecto” era factible atravesarlo en vapor en un viaje de dos horas. Próximo a este lago se encontraban las Termas de Puyehue una de las mejores del país. El lago Rupanco se ubicaba al sur del Puyehue, circundado por “selvas vírgenes impenetrables” la mala calidad de los caminos dificultaban su acceso⁴⁹.

A orillas del lago Llanquihue, “el más grande de Chile”, se ubica Puerto Varas desde donde salían excursiones por el lago en cuya ribera se localizaban una serie de pequeños puertos y de sitios de recreo. También otros puntos atractivos eran los volcanes Calbuco y Osorno, Ensenada donde existía un buen hotel, a la vez que constituía un punto obligado del camino internacional hacia Argentina que, más al este, se encontraba con el lago Todos Los Santos, un vapor permitía cruzarlo hasta Peulla⁵⁰. La ciudad de Puerto Montt, ubicada en el Seno de Reloncaví, era el punto de término de la vía del ferrocarril, punto desde el cual se podía efectuar excursiones a caseríos “pintorescos” y pueblos “simpáticos” de sus proximidades, a la isla Tenglo, al lago Chapo y diversas localidades de la isla Grande de Chiloé “dignas de ser visitadas por la diversidad y hermosura de sus panoramas”⁵¹. Paisaje “sublime”⁵², donde se habían acumulado las maravillas de la naturaleza⁵³ constituían alguna de las expresiones de los viajeros.

En la revista también se hace referencia al desconocimiento del país por parte de los chilenos quienes buscaban en Europa paisajes que se podían encontrar en Chile. Era una obra de “patriotismo” el conocimiento de la “tierra nativa” con lo cual “le amaríamos mucho más aún.”⁵⁴. Además, este conocimiento detallado del país, permitiría descubrir y explotar las innumerables riquezas que poseía. Al respecto una de las editoriales de la revista señalaba que “viajar por su país es educarse en las fuentes mismas de la historia patria y de fomentar su vitalidad” era una forma de “adquirir una verdadera cultura nacional, conocer nuestra capacidad económica, observar las modalidades de vida de todas las regiones del país, formarse juicio de nuestro progreso espiritual y material”⁵⁵.

Las recientes y mayores facilidades de movilización, particularmente gracias a la expansión del ferrocarril, hacía que la tarea de “conocer nuestro país”, “saber lo que somos y lo que valemos” fuese un proceso que comenzaba a desarrollarse y la actividad turística contribuía notablemente a estimular una mayor ocurrencia de viajes. Así la construcción de una identidad nacional, el ser chileno, estaba asociada al mejor conocimiento de espacios y

“paisajes” que debían ser incorporarlos física y simbólicamente en el territorio nacional. La apropiación del paisaje en el imaginario nacional era una tarea en marcha. Estimulada por el Estado, el desarrollo de los ferrocarriles y el fomento del turismo contribuían al logro de este propósito, facilitado por el bajo costo de los viajes en Chile, respecto de, por ejemplo, otras regiones turísticas de Estados Unidos⁵⁶.

En verdad, es posible observar un esfuerzo sistemático de parte del Estado por desarrollar el turismo en la zona Sur de Chile, a través de la Empresa de Ferrocarriles del Estado. Estaba la idea de modernizar en Chile un sector económico que, en otras latitudes, generaba importantes recursos, ello implicaba poner en valor los recursos naturales, la accesibilidad por medio de vías férreas que conectará el centro del país con esas lejanas comarcas, estimular el mejoramiento de una infraestructura hotelera que llevó a que, por ejemplo, el Estado emprendiera la Construcción de hoteles en Pucón y Puerto Varas. Al amparo de estos esfuerzos estatales, en ambos lados de los Andes, se fue incrementando el flujo de visitantes hacia la zona Patagónica y la región Sur de Chile, favoreciendo el establecimiento de servicios turísticos como por ejemplo alojamiento y alimentación en manos privadas.

Notas

¹ Este artículo es tributario de dos proyectos: Fondef D09R1004 denominado “Generación de un modelo replicable para la identificación y desarrollo de contenidos en un circuito estratégico de naturaleza, historia y cultura para el turismo de intereses especiales. Experiencia piloto en el área de influencia del municipio de Pucón” y Fondecyt 1095052 “Empresarios de la Araucanía, 1900-1960”.

² Entre los trabajos que dan cuenta de los cambios experimentados por la sociedad mapuche durante este periodo podemos destacar Villalobos *et al.*, 1982; Bengoa, 1985; León, 1991; Pinto, 2003.

³ Pinto, 2003, p.36.

⁴ Entendemos por territorio la construcción social del espacio. Asumimos que el territorio es un espacio con sentido y este sentido (lógica) es dada por el colectivo que en él soberanamente habita. Santos, 1990; Carmagnani, 1988.

⁵ Entre los textos más clásicos a este respecto podemos señalar Mandrini y Ortelli, 1992; Bandieri, Blanco, Varela, 2006; Bengoa, 1985; León, 1991; Pinto, 2003.

⁶ Debener y Destéffaniz, 1998; Gentile *et al.*, 1998; Bandieri, 1999.

⁷ Albers, 1996.

⁸ Sobre estos temas ver Blanco, 2009.

⁹ Almonacid, 1995, p.12.

¹⁰ Peralta, 1991, p. 215.

¹¹ Bernedo, 1999, p.30.

¹² Almonacid, 1995, p.13.

¹³ Almonacid, 1995. p.14.

¹⁴ Al respecto resultan clarificadores los trabajos de Peralta, 1991; Almonacid, 1995, 2009.

¹⁵ Peralta, 1991, p.146.

¹⁶ Almonacid, 2009, pp. 134 y 336.

¹⁷ No es un hecho casual que las tres organizaciones más importantes del sur de Chile se crearan durante la ocurrencia de la primera y segunda guerra mundial.

¹⁸ Hobsbawm, 1998.

¹⁹ Carmagnani, Hernández y Romano (coord.), 2005. pp. 275-276.

²⁰ Kuntz y Connolly (coord.), 1999, p. 31.

²¹ Kuntz y Connolly (coord.), 1999, p. 134-135.

²² Lopez, 1991, p. 1.

²³ Lopez, 1991, p. 1.

²⁴ Guajardo, 2007, p. 12.

²⁵ Guajardo, 2007, p. 43.

²⁶ Guajardo, 2007, p. 44.

²⁷ Simon, 2010, p. 5.

²⁸ Memoria Ministerio de Guerra, 1876, p. 8.

-
- ²⁹ Sagredo y Devés, 1992, p. 224.
- ³⁰ Respecto de los ferrocarriles en Chile resultan sugerentes los trabajos Simon, 2010;Guajardo, 2007.
- ³¹ El Constitucional, Temuco, enero 8 de 1893.
- ³² Grin, 1987, p. 92.
- ³³ El Radical, Nueva Imperial, marzo 6 de 1904.
- ³⁴ McBride, 1938, p. 272.
- ³⁵ Flores, 2011.
- ³⁶ Bauer, 2005, pp. 463 a 474. Allí efectúa un interesante análisis sobre el impacto de los procesos de modernización en las economías locales.
- ³⁷ Navarro, 2008, p. 2.
- ³⁸ Navarro, 2008, p. 1.
- ³⁹ Respecto del territorio como símbolo ver Booth, 2010.
- ⁴⁰ Al respecto ver Scarzanella, 2002; Norberto, 2005.
- ⁴¹ Dirección de Parques Nacionales, http://www.parquesnacionales.gov.ar/02_inst/05_historia.htm. Ezequiel Bustillos estuvo al frente de la Dirección entre 1934 a 1944 constituyéndose en el gran impulso de este proceso.
- ⁴² Cabeza, 1988.
- ⁴³ Navarro, 2008, p. 4.
- ⁴⁴ Wiederhold, 1917, p.7.
- ⁴⁵ Wiederhold, 1917, p.8.
- ⁴⁶ Numerosos son los artículos que abordan la región de los lagos, al respecto ver, por ejemplo, “La hermosa Región Austral de Chile, llamada la “Suiza Chilena””, *En Viaje*, año 1 N° 3, enero de 1934, pp.29-33.
- ⁴⁷ En *Viaje*, diciembre de 1933, p.11.
- ⁴⁸ En *Viaja*, diciembre de 1933, p.13.
- ⁴⁹ En *Viaje*, enero de 1934, p. 29.
- ⁵⁰ En *Viaje*, enero de 1934, p. 31.
- ⁵¹ En *Viaje*, enero de 1934, p. 33.
- ⁵² En *Viaje*, enero de 1934, p. 55.
- ⁵³ En *Viaje*, enero de 1934, p. 38.
- ⁵⁴ En *viaja*, diciembre de 1933, pp.51-52.
- ⁵⁵ En *viaja*, diciembre de 1933, p. 2.
- ⁵⁶ En *Viaje*, enero de 1934, p. 2.

Bibliografía

- ALBERS, Christoph, *Planificación comunal en el Alto Valle de Río Negro y Neuquén, Argentina*. Berlín: Editorial Technische Universität Berlin, 1996.
- ALMONACID, Fabián, *Valdivia, 1870-1935. Imágenes e Historias*. Valdivia: Instituto de Ciencias Históricas, Universidad Austral de Chile, 1995.
- ALMONACID, Fabián, *La agricultura chilena discriminada (1910-1960). Una mirada de las políticas estatales y el desarrollo sectorial desde el sur*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2009.
- BANDIERI, Susana, Neuquén en debate: acerca de la continuidad o ruptura del espacio mercantil andino, *Anuario del IEHS*, 1999, N° 14, Tandil Argentina. p.535 - 566
- BAUER, Arnold, La cultura material, In CARMAGNANI, Marcello, HERNÁNDEZ, Alicia y ROMANO, Ruggiero (coord.), *Para una Historia de América. I Las Estructuras*. México: Fondo de Cultura Económica, 2005, p. 463 a 474.
- BERNEDO, Patricio, Los industriales alemanes de Valdivia, 1850-1914, *Historia*. [En línea] Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, 1999, vol. 32. <<http://revistahistoria.uc.cl/wp-content/uploads/2011/09/bernedo-patricio-32.pdf>>. [2 de mayo de 2011].
- BENGOA, José, *Historia del Pueblo Mapuche. Siglos XIX y XX*. Santiago: Sur Editores, 1985.

-
- BLANCO, Graciela, La Disputa por la tierra en la Patagonia norte. Ganadería, turismo y apropiación de recursos naturales en Neuquén a lo largo del siglo XX. *Revista Paginas*. [En línea]. Rosario: Universidad Nacional de Rosario, agosto-diciembre 2009, vol. 1, N° 2. <<http://web.rosario-conicet.gov.ar/ojs/index.php/RevPaginas/article/view/23>>. [20 de junio de 2011]. ISSN: 1851-992X.
- BOOTH, Rodrigo, “El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético”. Las bellezas naturales del sur de Chile y la construcción de la nación turística. *Revista de Historia Iberoamericana*, V3. N1.01, 2010.
- CABEZA, Ángel, *Aspectos históricos de la legislación forestal vinculada a la conservación, la evolución de las áreas silvestres protegidas en la zona de Villarrica y la creación del primer Parque Nacional de Chile*. Santiago: Corporación Nacional Forestal, 1988.
- CARMAGNANI, Marcello, *El Regreso de los Dioses*. México: Fondo de Cultura Económica, 1988.
- CARMAGNANI, Marcello, HERNÁNDEZ, Alicia y ROMANO, Ruggiero (coord.), *Para una historia de América I. Las estructuras*. México: Fondo de Cultura Económica, 2005.
- DEBENER, Marcela y DESTÉFFANIZ, Carolina, Algunos aportes sobre el intercambio comercial del territorio Neuquén al comenzar el siglo XX: ¿continuidad o ruptura de los circuitos comerciales?, *Revista de Estudios Trasandinos*, 1998, N° 3, Santiago de Chile. p. 57 – 93.
- DIRECCIÓN DE PARQUES NACIONALES, [En línea]. <http://www.parquesnacionales.gov.ar/02_inst/05_historia.htm>. [18 de abril de 2011].
- FLORES, Jaime, La crisis de la industria textil mapuche en las primeras décadas del siglo XX. In CARILLANCA, Carolina (ed.). *¡Aprender a vivir siendo otro! Construcción histórica de los pueblos huilliches y mapuche (Wallmapu, siglo XX)*. Osorno: Editorial Universidad de Los Lagos, 2011, p. 101-111.
- GENTILE, Beatriz, et al. Del Pacífico al Atlántico: el intercambio comercial neuquino en las primeras décadas del siglo XX, *Anuario del IEHS*, 1998, N° 13, Tandil Argentina,. p. 369-390.
- GRIN, Francisco, *Las colonias suizas de la Araucanía*. Santiago: Grupo de Estudios Agrarios, 1987.
- GUAJARDO, Guillermo, *Tecnología, Estado y ferrocarriles en Chile, 1850-1950*. México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.
- HOBSBAWM, Eric, *La era de la revolución, 1789-1848*. Buenos Aires: Crítica, 1998.
- KUNTZ, Sandra y CONNOLLY, Priscilla (coord.), *Ferrocarriles y obras públicas*. México: Instituto Mora, 1999.
- LEÓN, Leonardo, *Maloqueros y conchavadores en la Araucanía y las Pampas, 1700-1800*. Temuco: Ediciones Universidad de La Frontera, 1991.
- LÓPEZ, Mario, *Historia de los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires, 1857-1886*. Buenos Aires: Editorial Lumiere, 1991.
- McBRIDE, Jorge, *Chile: su tierra y su gente*. Santiago: Prensas de la Universidad de Chile, 1938.
- Ministerio de Guerra, *Memoria del Ministerio de Guerra presentada al Congreso Nacional en 1876*. Angol, abril 17 de 1876.
- MANDRINI, Raúl y ORTELLI, Sara, *Volver al país de los araucanos*. Buenos Aires: Sudamericana, 1992. BANDIERI, Susana Bandieri, BLANCO, Graciela y VARELA, Gladys (coord.), *Hecho en Patagonia. La historia en perspectiva regional*, Neuquén: Cehir_Educo, 2006.

-
- NAVARRO, Pedro, La “Suiza argentina”, de utopía agraria a postal turística: la resignificación de un espacio entre los siglos XIX y XX, *Terceras Jornadas de Historia Patagónica (San Carlos de Bariloche, 6-8 de noviembre de 2008)*. [En línea]. <<http://www.hechohistorico.com.ar/Trabajos/Jornadas%20de%20Bariloche%20-%202008/NavarroFloria1.pdf>>. [22 de mayo de 2011]
- NORBERT, Fortunato, El territorio y sus representaciones como recursos turísticos. Valores fundacionales del concepto de “parque nacional”. *Estudios y Perspectivas en Turismo* Vol. 14, 2005, p. 314 – 348.
- PERALTA, Gabriel, *Historia económica y urbana de Osorno*. Osorno: Impresur Ediciones, 1991.
- PINTO, Jorge, *La formación del Estado y la nación, y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*. Santiago: Dibam, 2003.
- SAGREDO, Rafael y DEVÉS, Eduardo, *Discursos de José Manuel Balmaceda. Iconografía*. Santiago: Dibam, vol. III, 1992.
- SANTOS, Milton, *Por una Geografía Nueva*. Madrid: Espasa-Universidad, 1990.
- 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* 73 (2002), p. 5-21.
- SIMON, Raúl, *La situación económico-política de los Ferrocarriles del Estado*. Santiago: Dibam, 2010.
- VILLALOBOS, Sergio *et al*, *Relaciones fronterizas en la Araucanía*. Santiago: Ediciones de la Universidad Católica de Chile, 1982.
- WIEDERHOLD, Jermán, *Turismo en la provincia de Llanquihue a través de la Suiza Chilena y Argentina con datos de los Canales de Chiloé*. Santiago: Sociedad Imprenta y Litografía Universo, 1917.
- En Viaje, revista, Santiago: diciembre de 1933, año I, N° 2, enero 1934, año I, N° 3;
- El Constitucional, periódico, Temuco, enero 8 de 1893.
- El Radical, periódico, Nueva Imperial, marzo 6 de 1904.