

UN HOTEL PARA CONTENER EL SUR

Rodrigo Booth

Profesor asistente, Departamento de Arquitectura de la Universidad de Chile, Santiago

Cynthia Lavín

Arquitecta, Universidad de Chile, Santiago

LA ARQUITECTURA DE FERROCARRILES DEL ESTADO EN PUCÓN¹

Primero. La ocupación chilena del territorio mapuche demoró casi un siglo en consolidarse. Este proceso estuvo marcado por operaciones que, a diversas escalas, transformaron el territorio y lo re-significaron, estableciendo ciertas figuras que permitieron calificar a este espacio diverso como una unidad simbólica, como un paisaje fácilmente reconocible por sus características estéticas. Desde las primeras avanzadas llevadas a cabo por colonos y militares hasta el arribo masivo de los turistas contemporáneos, la idea que hoy en día se tiene sobre el sur de Chile está asociada a ciertas imágenes socialmente construidas en las que se resumen las características del paisaje. Las infraestructuras, el desarrollo urbano y particularmente la arquitectura dieron forma a estos lugares y contribuyeron a establecer sus significados, que son fácilmente interpretables por los chilenos.

Las colonias agrícolas instaladas por colonos alemanes en áreas cercanas a Valdivia y a la ribera del lago Llanquihue a mediados del siglo XIX constituyen las primeras expresiones materiales del proceso de anexión de los territorios ancestrales del pueblo mapuche al devenir histórico de la república de Chile. Posteriormente, a contar de la década de 1860, en la zona de Malleco y Angol comenzaron a instalarse precarios fuertes de madera instalados como marca de la vanguardia militar en la región, dispuestos como verdaderos enclaves de dominación en un territorio todavía considerado como hostil. Tanto las colonias alemanas como los fuertes militares no fueron más que el prolegómeno del establecimiento formal de ciudades fundadas con la finalidad de sostener el control sobre el espacio. Emplazamientos como Puerto Montt (1851), Puerto Varas (1853), Angol (1862), Temuco (1881) o Villarrica (refundada en 1883) responden a este objetivo. La extensión del ferrocarril central hacia la Araucanía ocupa también un lugar destacado en este proceso. La inauguración del viaducto del Malleco con la visita del presidente Balmaceda a ese lugar en 1890 constituye una marca persistente sobre este espacio recién ocupado; la extensión de la vía férrea hasta Puerto Montt, en las décadas siguientes, es una innovación técnica significativa que interferirá directamente en la conformación de un nuevo paisaje.

Más allá de las operaciones formales ejercidas sobre el territorio, la ocupación del sur también supuso la ampliación de lo que entonces se entendía por Chile. Así, los paisajes sureños comenzaron a ser incorporados en el listado de figuras que debían entenderse como símbolos de la nación. La re-significación de la naturaleza que acompañó el proceso de incorporación de la Araucanía y los lagos pre andinos ubicados en esta región debe entenderse como el resultado de una política de ocupación material del espacio, y no sólo



impulsada por la expansión ferroviaria, la incorporación de las provincias lejanas de Chile al imaginario nacional estuvo fuertemente determinada por el motor del turismo y la construcción de infraestructura hotelera estatal, como el Hotel Pucón.

Palabras clave: Historia de la arquitectura – Chile, paisaje, turismo, ocupación territorial, Pucón.

Driven by railroad expansion, Chilean collective imagination slowly incorporated the distant provinces. The process was strongly determined by tourism and the construction of hotel infrastructure such as the Hotel Pucón.

Keywords: History of architecture – Chile, landscape, tourism, territorial occupation, Pucón.

como una operación simbólica, liderada desde los imaginarios. En ese sentido, es necesario comprender que el paisaje no es una mera representación del territorio, sino que por el contrario, este está anclado en su dimensión material, es decir, en la naturaleza. El territorio en sus dimensiones materiales genera una interpretación que puede ser leída en clave estética o política-ideológica, como sucede en el caso de la relación establecida entre el paisaje y la nación, que se observa en muchos países (Walter, 2005), incluso en Chile. La riqueza del concepto de paisaje se encuentra justamente en esta doble dimensión que hace que el paisaje sea a la vez un lugar concreto y su simulacro, estabilizado a través de soportes literarios, pictóricos o arquitectónicos.²

Segundo. Durante los años en los que la ocupación chilena de la Araucanía no estaba plenamente asegurada, en los testimonios de época predominó una imagen de este territorio que destacaba su carácter indómito, fruto de la débil penetración del Estado en la región. Esta situación se manifestaba principalmente a través de objetos naturales específicos como bosques oscuros e impenetrables, ríos torrentosos y volcanes imprevisibles, cuyo impacto en la sensibilidad de los observadores quedó manifiesta en numerosos relatos de viajes que vieron en el sur un paisaje sublime, en el que la inconmensurabilidad de la naturaleza empujaba la experiencia humana (Bodei, 2011). Esta idea se sostuvo en el tiempo y sirvió como atractivo para acceder a esta zona cuando la difusión turística impulsó la visita periódica a la región, al iniciarse el siglo xx.

Las infraestructuras instaladas en el sur a partir de la ocupación chilena de este espacio normaron las relaciones entre las personas y el territorio. En este contexto, la construcción de la vía férrea adquiere valor para la interpretación histórica no sólo debido a sus resultados materiales –que facilitaron el acceso a la Araucanía y la región lacustre y contribuyeron a integrar el territorio ocupado por el estado nacional–; también incidió en el ámbito de lo simbólico, especialmente debido a la influencia que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado tuvo en la normalización de las ideas sobre el paisaje del sur durante el siglo xx. En efecto, la apertura del ferrocarril hasta Temuco en 1900 y la llegada de este sistema de transporte mecanizado hasta Puerto Montt en 1912 debe interpretarse como un logro significativo de la penetración de las técnicas modernas de movilidad en un espacio de difícil acceso y que, poco tiempo antes, era prácticamente impenetrable para aquellos que no estuvieran habituados a esos parajes, como la población mapuche, o quienes requirieran entrar allí, como los colonos y los militares. Gracias al ferrocarril, la mirada inicial que se vinculaba a la noción

de lo sublime, dio paso a nuevas interpretaciones en las que la comodidad del viaje en tren, la velocidad y lo que Schivelbusch (1986) ha denominado como el “viaje panorámico” instaló nuevas representaciones que recalificaron al paisaje sureño como bello y como pintoresco. La promoción turística del sur fue emprendida a partir de obras de difusión como guías de viaje o revistas, que desde la década de 1930 comenzaron a consolidar una imagen unívoca de la Araucanía, Valdivia y Llanquihue como una sola entidad simbólica (Booth, 2008).³

Pero la acción del Estado en el sur a través de la acción de la Empresa de los Ferrocarriles no se detuvo en la expansión del sistema ferroviario ni en la promoción de los paisajes a través de imágenes publicadas en guías y revistas. Paralelamente, dando un paso más allá de lo que había sido su acción hasta entonces, el Estado articuló a través de esta empresa el diseño de una política dedicada a la construcción de grandes hoteles públicos que sirvieran al creciente interés de los turistas por visitar esta región. Este programa permitió la construcción de grandes establecimientos hoteleros en lugares como los lagos Villarrica y Llanquihue, las termas de Puyehue y la laguna San Rafael, en otras regiones. En las décadas siguientes este mismo programa impulsó la construcción de obras notables, como el Hotel Portillo junto a la Laguna del Inca o el gran hotel de Antofagasta.

El programa de construcciones hoteleras liderado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado en los años treinta se inició con la construcción del Gran Hotel de Pucón que, para su inauguración en 1935, se convirtió en uno de los mayores hoteles del país. Más allá de las discusiones que pudo haber generado su arquitectura –aunque dedicada a una práctica moderna, bastante tradicional en sus formas– este edificio ocupa un espacio significativo no sólo en cuanto obra pública, sino que también como marca de la presencia del Estado en el territorio sureño. Se trataba, ciertamente, del edificio más importante construido hasta entonces por el Estado fuera de una ciudad, por lo que debe entenderse también como dispositivo político a través del cual se manifestaba la presencia chilena en la

1 Este trabajo es un avance de la investigación titulada “De la selva araucana a la Suiza chilena. Una historia cultural del paisaje del sur (1845-1947)”, Proyecto U-INICIA 11/13 Concurso de Reforzamiento de Inserción Productiva de Nuevos Académicos, Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo, Universidad de Chile.

2 Al respecto se recomienda consultar el libro de François Walter, *Les figures paysagères de la nation. Territoire et paysage en Europe (16e-20e siècle)*. Para el caso argentino, consultar el trabajo de Graciela Silvestri, *El lugar común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de la Plata*.

3 La presencia de la arquitectura en la difusión turística chilena ha sido recientemente tratada por Macarena Cortés en “Turismo y arquitectura moderna: representación de casos paradigmáticos en Chile entre 1930-1962”.



La Poza, Chile
Fuente: Revista *En viaje* N° 4, febrero de 1934.

Araucanía. En ese sentido, la obra contribuyó en la domesticación de un paisaje que poco tiempo antes había sido considerado como un espacio impenetrable e indómito. A partir de mediados de la década del treinta, los servicios turísticos del Estado organizados desde la empresa ferroviaria garantizarían a los turistas unas condiciones de confortabilidad inéditas en su viaje, que tendrían su punto culminante en la estadía en el Gran Hotel de Pucón. Además, su particular situación permitió que los viajeros se adentraran en el territorio mapuche y que utilizaran esta infraestructura como un punto de observación sobre la antigua frontera. Para entonces, el paisaje de esta región ya era comúnmente aceptado como bello.

Tercero. Numerosos testimonios recogidos de las fuentes turísticas que se publicaban al promediar la década de 1930 destacaban la importancia que la construcción del Gran Hotel de Pucón tendría para la accesibilidad al sur y particularmente a la ribera del lago Villarrica, donde se instalaría la infraestructura. Entre 1934 y 1935⁴ la Empresa de los Ferrocarriles del Estado se hizo cargo del desarrollo de la obra; al mismo tiempo, emprendió la construcción de un ramal entre las localidades de Loncoche y Villarrica, una de las últimas vías transversales que se construyó en Chile, a través del cual podría llegarse en tren hasta el lago Villarrica.

Las condiciones en que se encontraban las infraestructuras de comunicación en la región no sólo permitieron el acceso de los pasajeros hasta el lago Villarrica a partir de ese momento, sino que también influyeron decisivamente en el diseño del hotel de turismo que se instalaría en Pucón. En efecto y tal como se ha insinuado, hasta el inicio de la construcción del hotel Pucón era una localidad aislada a la que sólo era posible acceder a través de precarias sendas transitadas por lugareños o navegando desde Villarrica en embarcaciones pequeñas que recorrían la costa sur del lago. Las condiciones en las que se efectuaba el acceso hasta Pucón, principalmente a través de la navegación, explican por qué en el diseño del edificio el acceso y la fachada principal enfrentaban al lago: la entrada al hotel se realizaba directamente desde el muelle donde desembarcaban los pasajeros provenientes de Villarrica, quienes desde el interior del lago observaban su llegada al pueblo de Pucón como un magnífico espectáculo. Como se aprecia en la mayor parte de las fotografías del hotel, en innumerables postales y en variados diseños publicados a través de la promoción turística, la fachada que enfrentaba al lago se convirtió en la imagen más explotada por fotógrafos e ilustradores empleados por las agencias públicas, pero también por los aficionados que buscaban registrar la ubicación del hotel en el paisaje del sur. Desde las embarcaciones, además, la primera visión que tenían quienes visitaban el hotel era el marco na-



Volcán Villarrica, Chile.
Fuente: *Chile. País de Bellezas*. Ministerio de Fomento, Santiago, 1937.

tural en el que se encontraba: además de los bosques y cerros que rodeaban a Pucón –y que albergaban, por ejemplo, una cancha de golf en la península contigua al edificio– en días despejados los navegantes podían observar con claridad la imponente presencia del volcán y la fumarola permanente que impresionaba a los turistas. Ni siquiera la construcción del camino para buses y automóviles que comunicó a Pucón y Villarrica desde 1940, que implicó un nuevo acceso más rápido y expedito, incidió en la pérdida de relevancia que la imagen de la fachada que enfrentaba al lago tenía en la promoción del edificio del hotel.

El diseño del Hotel de Pucón fue responsabilidad del departamento de arquitectura de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, una oficina que hasta entonces se había dedicado principalmente al desarrollo de obras de infraestructura y particularmente de las estaciones instaladas en las ciudades y pueblos del sur del país que habían crecido junto a la vía férrea durante las dos primeras décadas del siglo xx. A diferencia de lo ocurrido en el caso del Hotel de Puerto Varas, en cuyo diseño participaron el arquitecto Óscar Oyaneder Díaz y el ingeniero Francisco García Arjona, no existe en las fuentes consultadas información referida a la participación de profesionales externos al departamento de arquitectura de la empresa pública en el diseño del hotel de Pucón.

Construido en hormigón armado, el Hotel de Pucón se estructuró en torno a un volumen principal compuesto por de tres plantas más una mansarda, que fue dispuesto en una orientación paralela al lago Villarrica. A este volumen principal se le adosaron dos volúmenes perpendiculares a cada lado. En planta, esta disposición volumétrica adquiriría la forma de una H, que en la fachada sur daba forma a un patio de acceso desde la calle y hacia el norte una gran terraza que enfrentaba al lago. La primera planta sostenía un hall de entrada, los servicios de administración del hotel, un gran *living-room*, escritorios y salones de peluquería para los turistas. En el costado oriente se ubicaba un comedor con capacidad para 200 personas, el que según las fuentes se ubicaba “frente al panorama del lago y con acceso a la terraza”⁵. Por el costado poniente de la primera planta se ubicaba el bar, con acceso público, que también ofrecía una amplia vista sobre el lago. En opinión de un articulista de la revista *En Viaje*, la disposición de estos grandes salones, y el elevado costo que implicó su construcción alhajada con materiales de primer nivel, respondía a la voluntad de la empresa de dar comodidad a los pasajeros del hotel, incluso en las ocasiones en las que las lluvias características del sur de Chile impedían a los turistas salir a realizar excursiones para disfrutar del paisaje circundante.⁶

El Hotel de Pucón tenía una capacidad original de 150 pasajeros, quienes podrían alojarse en las habitaciones ubicadas en las dos plantas superiores y en la mansarda. Todas las habitaciones se disponían



Portada de *A través de Chile. Guía del Viajero*. Empresa de los Ferrocarriles del Estado, Santiago, 1931.



Portada de la *Guía del Veraneante 1935-36*. Talleres Gráficos de la Empresa de Ferrocarriles del Estado, Santiago, 1935.



Portada revista *En viaje* N° 39, enero de 1937.

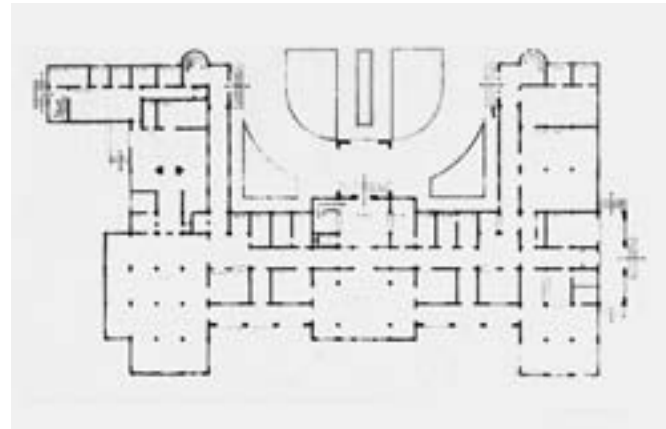
Pero la acción del Estado en el sur a través de la acción de la Empresa de los Ferrocarriles no se detuvo en la expansión del sistema ferroviario ni en la promoción de los paisajes a través de imágenes publicadas en guías y revistas. Paralelamente, dando un paso más allá de lo que había sido su acción hasta entonces, el Estado articuló a través de esta empresa el diseño de una política dedicada a la construcción de grandes hoteles públicos que sirvieran al creciente interés de los turistas por visitar esta región.

en las áreas perimetrales del edificio y se conectaban a través de un pasillo central. Esta decisión de diseño, sumada a la situación aislada en la que se instaló la obra al momento de su construcción y a la inexistencia de otros edificios de similar altura en los alrededores, permitía que el hotel ofreciera a los pasajeros vistas lejanas desde todas las habitaciones, a través de cuyas ventanas los turistas podrían tener a su disposición aquel paisaje que hacía atractiva una visita hacia la región. El objetivo del edificio era justamente contener toda la belleza paisajística del sur. Las ventanas del hotel, por tanto, constituyeron el medio a través del cual los turistas pudieron observar tanto los cerros boscosos de la zona preandina de la Araucanía, como las perspectivas sobre el lago y las verdes colinas que se ubicaban hacia el norte.

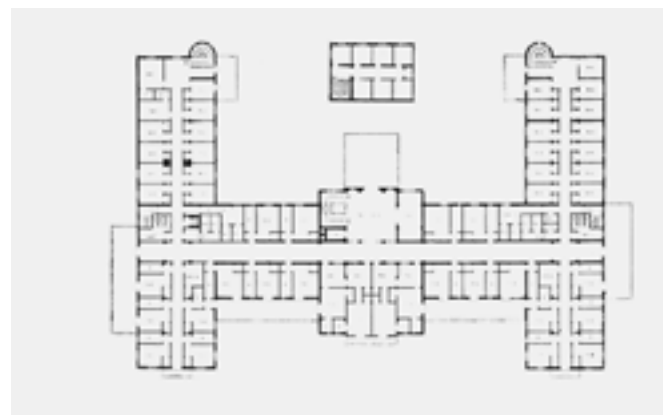
La mayor parte de los registros de época califican al Gran Hotel de Pucón como un edificio moderno. Sin embargo, en la perspectiva no especializada, este adjetivo se refería más bien a su significado cultural, como infraestructura turística, y no a su posicionamiento disciplinar



Fachada norte del Hotel Pucón. Fuente: Revista *En viaje* N° 4, febrero de 1934.



Planta del primer piso del Hotel Pucón, Pucón, Chile. Fuente: Revista *En viaje* N° 4, febrero de 1934.



Planta del segundo piso del Hotel Pucón. Fuente: Revista *En viaje* N° 4, febrero de 1934.

4 Según la revista *Chile hotelero* de enero de 1936.

5 Según la revista *En Viaje* de febrero de 1934.

6 Extracto del artículo "Lo que opina don Jorge Kuppenheim sobre el Fomento del Turismo en Chile" publicado por la revista *En Viaje* en julio de 1934.



Fotografías de Enrique Mora. Hotel Pucón, 14 x 9 cm.
Fuente: Archivo CENFOTO-UDP.



Obras de construcción del Hotel Pucón. Vista frontal. Fuente: Revista *En viaje* N° 7, mayo de 1934.



Segundo piso en construcción del Hotel Pucón. Fuente: Revista *En viaje* N° 7, mayo de 1934.



Fotografía de Ribet. Playa y Hotel Turismo, Pucón, 1936, 8,9 x 14 cm.
Fuente: Archivo CENFOTO-UDP.

en el contexto profesional de la década de 1930⁷. En efecto, en ese momento el turismo era todavía una actividad todavía novedosa en Chile, practicada únicamente por grupos medios y altos. Por esta razón, no debe llamar la atención que el edificio utilizara un lenguaje tradicional asociado al pintoresquismo, en la que se combinaban elementos de diversa procedencia entre los que destacaba la simetría académica, el trabajo en madera de la mansarda, propio de las interpretaciones locales de la arquitectura alemana, o la instalación de arcos de medio punto en los ventanales de las fachadas, entre otros elementos. Tal como sucedió con otros grandes hoteles construidos en entornos naturales similares, como fue el caso del hotel Llao-Llao en Bariloche, el pintoresquismo fue funcional a la producción simbólica del paisaje.

Cuarto. Si durante el siglo XIX las colonias agrícolas, los fuertes y las primeras ciudades fundadas en la antigua Frontera se habían levantado como las formas arquitectónicas y urbanas que representaban la presencia del Estado chileno en una zona recientemente anexada, durante la primera mitad del siglo XX fueron las infraestructuras turísticas, las estaciones del ferrocarril y los hoteles construidos por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, los estándares de la dominación nacional sobre esa región. En ese sentido, el Gran Hotel de Pucón debe comprenderse como un dispositivo político al servicio de la dominación chilena sobre los antiguos territorios mapuches. Asimismo, el edificio se constituyó como un marca potente sobre un espacio que a partir de entonces se consolidó como un paisaje comprendido unívocamente como bello.

Las operaciones territoriales que llevaron a calificar al sur de Chile como un escenario turístico incidieron en el reemplazo de los tipos chilenos más frecuentes en la región, el soldado y el colono, por un nuevo poblador, esta vez circunstancial: el turista. Esta nueva figura se instaló en la región gracias a establecimientos hoteleros como el hotel de Pucón y muchos otros que desde entonces desarrollaron tanto la Empresa de los Ferrocarriles del Estado como concesionarios y emprendedores privados. Algunos de ellos como el Hotel Antumalal, también ubicado las cercanías de Pucón, constituyen claros ejemplo de la integración entre arquitectura moderna y paisaje (Booth, 2005). Para la red de infraestructuras y de servicios turísticos instalados por el Estado chileno en esta región, el hotel de Pucón se posicionó como una pieza clave, facilitando el acceso de los turistas y contribuyendo a establecer el canon de la belleza del paisaje sureño que permanece hasta la actualidad.

Como objeto cultural, el Gran Hotel de Pucón fue posiblemente el edificio más fotografiado de todo el sur de Chile durante el proceso de expansión del turismo hacia esa zona. La difusión de la obra adquirió diversas formas, siendo presentado en portadas de revistas turísticas como *En Viaje*, ocupando la imagen principal de importantes guías como la *Guía del Veraneante* o siendo registrada en numerosas ocasiones por editores de postales, como Enrique Mora, quien utilizó al Hotel de Pucón como figura principal en decenas de sus producciones. Innumerables son también las escenas tomadas por miles de turistas aficionados a la práctica fotográfica que llegaban hasta Pucón de vacaciones. Resulta de interés destacar que el registro fotográfico del hotel generalmente situó la obra de arquitectura dentro del contexto paisajístico que el edificio está llamado a valorizar.

Tal como comenta Silvestri para el caso del Parque Nacional Nahuelhuapi, al otro lado de la cordillera de los Andes, en el sur argentino, en Pucón la tríada compuesta entre la geografía, el paisaje contemplado y la arquitectura pintoresquista resulta fructífera: el edificio define el carácter del paisaje que está siendo marcado por éste (Silvestri, 2011). Hasta antes de la construcción del hotel, Pucón aparecía sólo brevemente en las descripciones de viajeros y

turistas. Las imágenes que se publicaron hasta la década de 1930 en la zona se centraban en la exposición de lo que entendemos como paisaje natural, en la que las obras humanas, generalmente frágiles construcciones de madera, no constituyen un contrapeso visual para la naturaleza circundante, que domina todas las representaciones existentes. Al realizarse la obra de arquitectura, en cambio, Pucón dejó de ser un lugar genérico en el sur de Chile y pasó a convertirse en un espacio reconocible como un lugar relevante para la comprensión de este paisaje. Así lo señalaba el registro de un turista que reconocía la influencia que marcó la construcción del hotel:

“Pucón, en medio de una naturaleza bravía y generosa, tiene un destino fulgurante. Surgido como un sueño de hadas, en un ambiente de secular majestad, pone en el panorama autóctono la gracia de su arquitectura y su silueta emerge del fondo verdinegro de los bosques como una obra de magia (...) si a todo eso, agregan Uds. la magnificencia del hotel (...), tendrán que ese balneario está llamado a ser uno de los primeros de Sudamérica”.⁸

En el Hotel de Pucón observamos cómo la arquitectura se pone al servicio del paisaje, y cómo este, a su vez, se constituye como una realidad que interpretada en clave estética también tiene un fin político, asociado esta vez, a certificar la presencia del Estado nacional sobre el territorio. **ARQ**

⁷ Al respecto, revisar el artículo “La construcción del moderno hotel de Pucón”, publicado por revista *En viaje* en mayo de 1934.

⁸ El repórter viajero, “Pucón es un cuento de hadas dormido a los pies del Villarrica” en *En Viaje* N° 76, febrero de 1940.

Rodrigo Booth | Historiador y Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2003 y 2009. Entre 2009 y 2011 fue investigador postdoctoral en Université de la Sorbonne Nouvelle Paris 3 y en 2013 fue profesor invitado en Université de Strasbourg. Ha desarrollado investigaciones en torno a la historia de la arquitectura, la ciudad y el territorio, con particular acento en las tecnologías de la movilidad y el turismo; también ha investigado la historia de la fotografía industrial en Chile. Actualmente es investigador responsable de un proyecto FONDECYT de Iniciación y de un proyecto U-Inicia de la Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Chile y es profesor asistente en el Departamento de Arquitectura de la Universidad de Chile.

Cynthia Lavín | Licenciada en Arquitectura, Universidad de Chile, 2012. Ha colaborado en investigaciones relacionadas a la historia del paisaje y sus relaciones con la arquitectura, tema al que dedicó su trabajo de seminario de investigación. Actualmente realiza una práctica profesional en la Fundación Patrimonio Nuestro, dedicada principalmente al rescate patrimonial del Barrio Yungay en Santiago de Chile.

Bibliografía

- AA.VV. “El moderno y magnífico hotel Pucón”. Revista *En viaje* N° 4. Empresa de Ferrocarriles del Estado, Santiago, febrero de 1934, p. 36-39.
- AA.VV. “La construcción del moderno hotel de Pucón”. Revista *En viaje* N° 7. Empresa de Ferrocarriles del Estado, Santiago, mayo de 1934, p. 17.
- AA.VV. “Lo que opina don Jorge Kuppenheim sobre Fomento del Turismo en Chile”. Revista *En viaje* N° 9. Empresa de Ferrocarriles del Estado, Santiago, julio de 1934, p. 7.
- AA.VV. “En la inauguración del Hotel Pucón”. *Chile hotelero* N° 12. Santiago, enero de 1936, p. 17.
- AA.VV. “Pucón es un cuento de hadas dormido a los pies del Villarrica”. Revista *En viaje* N° 76. Empresa de Ferrocarriles del Estado, Santiago, febrero de 1940, p. 18-19.
- BODEI, Remo. *Paisajes sublimes. El hombre ante la naturaleza salvaje*. Siruela, Madrid, 2011.
- BOOTH, Rodrigo. “Y aquí la mano del hombre complementó la prodigalidad de Dios”. El proyecto moderno en el hotel Antumalal”. *Actas 1° Seminario Docomomo-Chile*. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2005, p. 60-67.
- BOOTH, Rodrigo. “Turismo y representación del paisaje. Una mirada a la invención del sur de Chile en la Guía del Veraneante (1932-1962)”. *Nuevo Mundo - Nuevos Mundos* Vol. 8. Cerma - Mondes américains, École des hautes études en sciences sociales, París, 2008. <http://nuevo-mundo.revues.org/document25052.html>.
- BOOTH, Rodrigo. “El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético”. Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística”. *Revista de Historia Iberoamericana* Vol. 3 N° 1. Universia, Madrid, 2010, p. 10-32. http://revistahistoria.universia.cl/pdfs_revistas/articulo_112_1285888012302.pdf
- CORTÉS, Macarena. “Turismo y arquitectura moderna: representación de casos paradigmáticos en Chile entre 1930-1962”. *Actas 4° Seminario Docomomo Chile*, Universidad de Concepción, Concepción, 2012, p. 89-92.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The Railway Journey. The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century*. The University of California Press, Berkeley, 1986.
- SILVESTRI, Graciela. *El lugar común. Una historia de las figuras de paisaje en el Río de la Plata*. Edhasa, Buenos Aires, 2011.
- WALTER, François. *Les figures paysagères de la nation. Territoire et paysage en Europe (16e-20e siècle)*. Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, París, 2004.
- WALTER, François. “La montagne alpine: un dispositif esthétique et idéologique à l'échelle de l'Europe”. *Revue d'histoire moderne et contemporaine* N° 52 (2). Belin Editeurs, París, 2005, p. 64-87.