



El paisaje del ferrocarril en la colonización de la Araucanía. Narrativa y fotografía en torno a Gustave Verniory (1889-1899)*

The railroad landscape in the colonization of Araucanía. Narrative and photography around Gustave Verniory (1889-1899)

Rodrigo Booth**

RESUMEN

Este artículo se propone indagar en el estudio histórico de las transformaciones del paisaje suscitadas por la introducción del ferrocarril en el territorio mapuche durante la última década del siglo XIX. A la luz de variados registros que se concatenan en torno al testimonio del ingeniero belga Gustave Verniory, uno de los constructores del ferrocarril de la Araucanía, el artículo propone que la construcción de la vía férrea en esta región supuso una transformación del paisaje en el doble sentido que este concepto conlleva, es decir, entendido como una porción delimitada de la superficie terrestre y como representación cultural que suscita la mirada sobre ese espacio. Esto se aborda a partir del estudio de dos ámbitos que confluyen en la obra de Gustave Verniory: la narrativa del paisaje y la representación fotográfica vinculada al registro de la construcción del ferrocarril. Leídas en clave histórica, estas miradas sobre los paisajes de la colonización anticipan lo que en el siglo XX se convertiría en el sur de Chile.

* Este artículo es resultado del proyecto Fondecyt ANID 1211999, “La chilениzación paisajística del Wallmapu-Araucanía. Arte, ciencia y técnica en la colonización visual del sur de Chile, 1830-1930”. Agradezco a Antonia Sierralta y Catalina Ramírez por su colaboración y a Alejandro de la Fuente por permitirme acceder a su colección fotográfica. También agradezco a los colegas del Fellowship en Garden & Landscape Studies de Dumbarton Oaks, con quienes discutí las primeras ideas de este artículo.

** Profesor asociado, Instituto de Historia y Patrimonio, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, Chile. Licenciado en Historia y Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, correo electrónico: rodrigo.booth@uchilefau.cl, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5435-4897>.

Palabras clave: Paisaje, Ferrocarril, Araucanía, Gustave Verniory, Mapuche

ABSTRACT

This article aims to investigate the historical study of the landscape transformations caused by the introduction of the railroad in the Mapuche territory during the last decade of the nineteenth century. In accordance with the testimony of the Belgian engineer Gustave Verniory, one of the builders of the Araucanía railroad, the article proposes that the construction of the railroad in this region involved a transformation of the landscape in the double sense that this concept entails, that is, as a defined portion of the earth's surface and as a cultural representation that arouses the gaze on that space. This is addressed through the study of two areas that converge in the work of Gustave Verniory: the narrative of the landscape and the photographic representation linked to the recording of the construction of the railroad. Read in a historical key, these views of the landscapes of colonization anticipate what in the twentieth century would become the south of Chile.

Keywords: Landscape, Railroad, Araucania, Gustave Verniory, Mapuche

Introducción

Entre 1889 y 1899 el ingeniero belga Gustave Verniory se instaló en la Araucanía, en los antiguos territorios mapuches, con la finalidad de ejecutar obras para la construcción del Ferrocarril del Sur. A través de la construcción de obras públicas, su trabajo se centró en las dimensiones técnicas de la colonización de esta región. Las huellas de su labor se observan hasta la actualidad, cuando se recorre algún tramo de la vía férrea entre Victoria y Pitrufquén, donde vemos puentes y obras de infraestructura anexa, como alcantarillas o terraplenes a los que este ingeniero dedicó su trabajo durante su estadía de diez años en el territorio de la colonización. Durante ese período Verniory trabajó en las provincias de Malleco y de Cautín como un agente técnico de la colonización bajo el mando de empresas contratistas que prestaban servicios a la recientemente creada Dirección General de Obras Públicas. En ese lapso este territorio observó una acelerada transformación material que incluyó entre otros aspectos la construcción del ferrocarril, el crecimiento de las ciudades y la destrucción de los bosques, todos elementos que constituyen una huella permanente en la transformación de estos territorios. Asociado al trabajo ingenieril, Gustave Verniory también legó un variado *corpus* de documentos escritos y visuales, que permiten interpretar las nuevas formas de comprender y representar esos territorios y la naturaleza, es decir, donde se exponen maneras de comprender el paisaje que hasta ese momento nunca habían sido consignadas.

Para los historiadores del paisaje constituye una oportunidad poco frecuente la posibilidad de estudiar las transformaciones territoriales que han tenido lugar en tiempos breves, así como los significados culturales de las intervenciones concretas sobre el espacio, que definen el ámbito de

lo paisajístico. Lejos de las lentas transformaciones de la fisonomía de la superficie terrestre que se altera en medidas de tiempo geológicas, como las que dan forma a una cordillera o a un lago o de la instalación de nuevas sensibilidades estéticas, como las nociones de lo bello, lo sublime o lo pintoresco, que tardan siglos en madurar, las intervenciones materiales suscitadas por la expansión de procesos de colonización de inspiración capitalista, como el que se observa en la penetración del Estado chileno hacia el sur en el siglo XIX, implican transformaciones aceleradas en los territorios y en las formas en que concebimos estos espacios desde la mirada paisajística.

Por su trascendencia en el proceso de configuración del Estado nacional, así como debido a las resistencias que su expansión suscitó entre quienes no se encontraban bajo su dominio, resulta especialmente interesante comprender el modo en que se dieron esas transformaciones territoriales y los cambios en la manera de interpretar el paisaje que se vinculan a la ocupación y la colonización de los territorios indígenas llevada a cabo en numerosos espacios latinoamericanos durante el siglo XIX. En Chile, el proceso de expansión territorial iniciado por el Estado nacional, primero sobre los territorios de Valdivia, Llanquihue y Magallanes a partir de 1850, y más tarde, entre 1861 y 1883, sobre el corazón del territorio mapuche, entre los ríos Biobío y Toltén, responde a la lógica de ampliación de las fronteras nacionales propias del colonialismo postcolonial¹. La expansión del Estado sobre los territorios de dominio huilliche, mapuche y pehuenche marcó el fin de la existencia de un espacio de desenvolvimiento autónomo para estas culturas y el inicio del declive de la idea de los cuatro Butalmapu independientes, tal como estos se entendían hasta mediados del siglo XIX². Con ello también se impuso una nueva manera de comprender el territorio y la naturaleza, iniciándose un proceso de chilenuzación paisajística de los territorios indígenas, según el cual, a través de múltiples dispositivos narrativos y visuales, fue constituyéndose también en el campo de lo imaginario, una nueva idea del territorio nacional chileno.

El dominio material del territorio constituye el aspecto central del proceso de ocupación y colonización chilena de la Araucanía en el siglo XIX. En efecto, algunos hitos visibles, como las líneas de fortificaciones en los ríos Malleco y Cautín, la fundación de ciudades, las transformaciones en la propiedad y la estructura agraria o la instalación de obras públicas dan cuenta de una historia territorial de la ocupación abordada con cierta frecuencia por la investigación histórica contemporánea³. Estos procesos de expansión del Estado nacional hacia

¹ Alberto Harambour y Álvaro Bello, «La Era del Imperio y el colonialismo poscolonial: conceptos para una historia de las fronteras de la civilización en América Latina», *Anuario colombiano de historia social y de la cultura* 47, nº 2 (2020): 253-282, doi: <https://doi.org/10.15446/achsc.v47n2.86161>.

² Entre otros trabajos de interés referidos a este tema podemos destacar el de Jorge Pinto Rodríguez, *La formación del Estado y la nación, y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión* (Santiago: DIBAM-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2003); y el de José Bengoa, *Mapuche, colonos y el Estado nacional* (Santiago: Catalonia, 2014).

³ Sobre la propiedad agrícola ver por ejemplo los libros de Martín Correa, *Historia del despojo. El origen de la propiedad particular en el territorio mapuche* (Santiago: Pehuén Editores-Ceibo Editores, 2021). María de los Ángeles Picone,

los territorios indígenas son comparables a procesos similares efectuados casi simultáneamente en otros países latinoamericanos: el caso argentino se destaca no sólo por su cercanía, sino que también por su similitud con el caso chileno, donde el Estado nacional también avanzó sobre los territorios indígenas a través de la aplicación de técnicas de conquista militar y de colonización técnica⁴. Pero más allá de la dimensión material de la historia del territorio, no ha existido el mismo interés en el estudio de las interpretaciones paisajísticas que se vinculan a la expansión del Estado chileno hacia los dominios indígenas al sur del Biobío. Este parece ser un asunto relevante, si se considera que el paisaje también puede comprenderse como un dispositivo político que cumplió un papel significativo en el proceso de chilenización de un territorio donde la presencia del Estado y de la nación chilena eran débiles hasta las últimas décadas del siglo XIX⁵.

«Legitimizing and Resisting Spatial Violence in Southern Chile (1890s-1910s)», *Historia Crítica*, n° 82 (2021): 55-78, DOI: <https://doi.org/10.7440/histcrit82.2021.03>. Sobre la historia de la cartografía decimonónica de la Araucanía consultar José Ignacio González y Patricio Bernedo, «Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887», *Revista de Geografía Norte Grande*, n° 54 (2013): 179-198, DOI: <https://doi.org/10.4067/S0718-34022013000100010>; y en Jaime Flores y Alonso Azócar, «Mapas para el Estado. La representación de la Araucanía: 1836-1916», *Scripta Nova* 21, n° 562 (2017), DOI: <https://doi.org/10.1344/sn2017.21.18344>. Específicamente sobre la cartografía de la colonización se destaca el trabajo de Wladimir Antivil-Marinao, «Fragmentos territoriales en la colonización del espacio rural de la Araucanía del siglo XIX», *Revista AUS*, n° 28 (2020): 4-12, DOI: <https://doi.org/10.4206/aus.2020.n28-02>; Wladimir Antivil-Marinao, «Una mirada a la Araucanía: construcciones territoriales en la colonización chilena en el siglo XIX», *Revista Urbano* 20, n° 35 (2017): 6-17, DOI: <https://doi.org/10.22320/07813607.2017.20.35.01>; Wladimir Antivil-Marinao, «Los planos de colonización de Cautín y Malleco (1916-1917): expresión de la morfología de la Araucanía», *Revista de Urbanismo*, n° 42 (2020): 134-150, DOI: <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.55710>; Tirza Barría «Araucanía, formas y dispositivos del territorio colonizado: la Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916: Chile» (Tesis para obtener el grado de Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2021), acceso el 9 de octubre de 2023 <https://repositorio.uc.cl/xmlui/handle/11534/62930>. Mucha menos atención ha recibido el estudio de algunos ingenieros agrimensores de gran importancia en la tarea de la subdivisión de los territorios indígenas tras la ocupación chilena, una operación indispensable para entregar los dominios a nuevos propietarios. Entre éstos se destaca el trabajo de Teodoro Schmidt, sobre quien se ha escrito una obra hagiográfica que, aunque entrega interesante información, requeriría una revisión historiográfica seria. Sobre esto consultar Andrés Montero Jaramillo, *Teodoro Schmidt Wichsel, un inmigrante ejemplar* (Santiago: El Líbero, 2020). Sobre las obras públicas y su impacto en la urbanización de las provincias del sur ver Leonel Pérez, Yabel Arévalo y Pablo Fuentes, «Tramas urbanas y trazados ferroviarios de la Ocupación Estatal en la Araucanía», *Revista de Historia. Universidad de Concepción*, n° 30 (2022), DOI: <https://doi.org/10.29393/RH30-14TULP30014>.

⁴ Para el caso argentino resulta interesante atender la obra de Pedro Navarro Floria, quien dedicó gran parte de sus esfuerzos en la comprensión histórica del proceso de colonización estatal del sur de Argentina. Ver entre otras obras Pedro Navarro Floria, coord., *Paisajes de progreso. La resignificación de la Patagonia norte* (Neuquén: Universidad Nacional de Comahue, 2007).

⁵ Algunos aportes recientes en este campo de estudios sobre el paisaje de los territorios indígenas del sur lo constituyen los trabajos de Rodrigo Booth y Catalina Valdés, «De la naturaleza al paisaje. Los viajes de Francisco Vidal Gormaz en la colonización visual del sur de Chile», *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas 'Mario J. Buschiazzo'* 46, n° 2 (2016): 199-216, acceso el 07 de octubre de 2023, http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2362-20242016000200009&lng=es&nrm=iso; de Tomás Catepillán, «Islas exóticas: paisaje imaginado de los confines australes (Chiloé y Chile en el siglo XIX)», *Historia* 396 10, n° 1 (2020): 115-148, acceso el 07 de octubre de 2023, <http://www.historia396.cl/index.php/historia396/article/view/399/169>; y de Patience Schell, «Natural History,

El concepto de paisaje que se emplea en este trabajo para analizar la obra de Verniory es una construcción europea que data del siglo XVII y que proviene del campo artístico donde se lo empleaba para referirse a un tipo específico de pintura, desarrollado principalmente en Holanda, que se especializaba en registrar vistas de ciudades o campos. El uso de este concepto se registró en español y otras lenguas romances desde comienzos del siglo XVIII de forma simultánea a la revolución en el campo de la estética en el que se debatieron las nociones de lo bello y lo sublime como categorías del sentimiento humano frente a la observación de la naturaleza⁶. Desde entonces el paisaje se entiende simultáneamente como la fisonomía externa y visible de una determinada porción de la superficie terrestre y como la percepción individual y social que se genera a partir de la observación de la materialidad del territorio⁷. No es la naturaleza o el territorio en términos objetivos lo que constituye por sí solo al paisaje. A la materialidad del espacio hay que agregar la mirada del observador que interpreta de forma sensible el terreno físico. Si bien es cierto que no existe paisaje sin la forma material de ese trozo medido de la tierra, tampoco es posible concebirlo sin una interpretación cultural, sin una persona o una comunidad que construye significados para esa materialidad. El acto de mirar y de observar la naturaleza, la interpretación y la representación de aquello que ha sido visto en términos estéticos, su traducción a soportes visuales o escritos, constituye al paisaje del mismo modo en que lo hace todo aquello que se encuentra sobre la superficie del terreno: desde los ríos, las montañas y los bosques, hasta los caminos, las ciudades y las construcciones humanas.

Debido a que el paisaje es el resultado de la observación, de la interpretación sensorial subjetiva acerca del territorio que se ve, el paisaje necesariamente distingue al observador del objeto que se observa. Por esta razón Philippe Descola considera que esa idea de paisaje fue una construcción de la cosmogonía occidental moderna, que escinde las ideas de cultura y naturaleza,

Exploration, and Landscape in 19th-Century Chile», *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History* (2021), doi: <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199366439.013.467>. Centrado en la cordillera de los Andes, Rafael Sagredo también ha abordado algunas cuestiones referidas al paisaje en su trabajo, sin embargo, su desinterés por las dimensiones teóricas de los conceptos le hacen confundir la idea de paisaje con la de territorio o la de la naturaleza. Ver Rafael Sagredo, «De la naturaleza a la representación. Ciencia en los Andes meridionales», *Historia Mexicana* 67, nº 2 (2017): 759–818, doi: <https://doi.org/10.24201/hm.v67i2.3471>.

⁶ Sobre el uso del concepto paisaje en español ver Javier Maderuelo, *El paisaje. Génesis de un concepto* (Madrid: Abada, 2005). Dos interesantes trabajos sobre la conceptualización de lo bello y de lo sublime en la historia del paisaje puede encontrarse en Remo Bodei, *Paisajes sublimes. El hombre ante la naturaleza salvaje* (Madrid: Siruela, 2011); y Remo Bodei, *La forma de lo bello* (Madrid: Visor, 1998).

⁷ Para la definición del concepto de paisaje sigo el trabajo de Denis Cosgrove, «Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* 34 (2002): 63-89, acceso el 9 de octubre de 2023, <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/428/399>; Graciela Silvestri, «Paisaje y representación», *Prismas. Revista de Historia Intelectual* 3, nº 2 (1999): 231–245, acceso el 4 de octubre de 2023, https://prismas.unq.edu.ar/OJS/index.php/Prismas/article/view/Silvestri_prismas3; Graciela Silvestri, *El color del río. Historia cultural del paisaje del riachuelo* (Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes-Prometeo Libros, 2004), 23-35.

interpretación que tiene su apogeo en el mundo europeo de los siglos XVIII y XIX⁸. Esa idea de paisaje entendida simultáneamente como porción de la superficie terrestre que se observa desde un punto dado y como representación e interpretación estética de esos espacios no tiene la misma expresión en culturas no occidentales. Fabien Le Bonniec, desde la antropología, ha indagado en la conceptualización de la idea de paisaje en la cultura mapuche contemporánea y en el mapudungún, apelando a cuestiones de orden estético, por ejemplo, cuando se utiliza la expresión “azy chi mapu” para decir que “la tierra es bella” o la expresión, menos frecuente, “azwentulay mapu fantepu”, que significa “la tierra ya no es bella” o “en este momento la tierra ya no tiene su forma”⁹. Estas expresiones se envuelven dentro de la idea más amplia de “az mapu”, un concepto polisémico, que refiere en este caso “al impacto visual de los cambios ambientales, por ejemplo, a las formas de la tierra”¹⁰. Otro concepto clave en este contexto es la idea de “mapu”, con el que los mapuches se refieren al conjunto de elementos de la tierra, como montañas, ríos, praderas, bosques, plantas, etc., así como también a sus respectivas entidades espirituales, el “ngen”, que investigadores como María Ester Grebe han definido como el espíritu dueño y protector de la naturaleza silvestre¹¹. Aunque no se dispone de muchas fuentes históricas para profundizar en estos temas, las investigaciones realizadas por Álvaro Bello permiten entender que las interpretaciones mapuches sobre la territorialidad durante el siglo XIX se diferencian de la conceptualización paisajística occidental que comenzó a instalarse con el proceso de colonización. El predominio de una valoración simbólica y religiosa en desmedro de las consideraciones estéticas, por ejemplo, puede observarse en el caso de los viajes de mapuches a través de la cordillera y hacia las pampas argentinas, así como en la apreciación que se hace de elementos de la naturaleza, como los puntos cardinales (el este en particular) o elementos como las piedras santas y otros lugares de veneración, en los que el paisaje no se interpreta del mismo modo que en la cultura occidental¹².

Aunque el foco de interés de este trabajo no está puesto sobre las formas de interpretación subjetiva del territorio en el mundo mapuche decimonónico, es importante anotar las diferencias

⁸ Philippe Descola, *Más allá de naturaleza y cultura* (Buenos Aires: Amorrortu, 2012), 102-144.

⁹ La cuestión del paisaje en la cultura mapuche ha sido abordada por Fabien Le Bonniec, «Reconfiguration des figures paysagères et transformations environnementales en pays mapuche (XIXe- XXe siècles)», *Caravelle Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, nº 102 (2014): 165-185, DOI: <https://doi.org/10.4000/caravelle.848>; y Fabien Le Bonniec, «What is a Landscape for the Mapuche? Controversies around the representations of the landscapes of Southern Chile (19th-20th Centuries)», acceso el 9 de octubre de 2023, <https://videoartresearch.org/blog/bio/fabien-le-bonniec/>.

¹⁰ Le Bonniec, «What is a Landscape for the Mapuche? Controversies around the representations of the landscapes of Southern Chile (19th-20th Centuries)».

¹¹ María Ester Grebe, «El subsistema de los ngen en la religiosidad mapuche», *Revista Chilena de Antropología*, nº 12 (1993-1994): 45-64.

¹² Álvaro Bello, «Cordillera, naturaleza y territorialidades simbólicas entre los mapuche del siglo XIX», *Scripta PhilosophiæNaturalista* 6 (2014): 21-33. De un modo más general para profundizar en la comprensión del territorio mapuche en el siglo XIX se destaca la obra de Álvaro Bello, *Nampülkafe. El viaje de los mapuches de la Araucanía a las pampas argentinas. Territorio, política y cultura en los siglos XIX y XX* (Temuco: Universidad Católica de Temuco, 2011).

mencionadas para ponderar cómo las ideas occidentales sobre el paisaje funcionaron como un dispositivo político-cultural, complementario a la ocupación militar del territorio, que contribuyó en el proceso de colonización chilena de las tierras indígenas del sur. Las diferencias mencionadas le otorgan un sentido político al estudio de los correlatos paisajísticos que emanan de la construcción de la vía férrea en la Araucanía durante la última década del siglo XIX, como los que ofrece Gustave Verniory. Atender las dimensiones subjetivas de lo espacial, ya sea en consideración de su capacidad de evocación estética o mediante la producción de representaciones que registraron las transformaciones materiales del territorio, contribuye a comprender cómo se construyó el sur de Chile como un paisaje socialmente aceptado en el proceso de establecimiento de lo nacional¹³.

La obra de Gustave Verniory y sus registros, cuestiones de método

Gustave Verniory fue contratado por la Dirección General de Obras Públicas en 1889, un año después de la organización de esta repartición, que fue el primer órgano tecno-político dedicado a desarrollar obras de infraestructuras modernas en Chile. Cuando fue contratado por el gobierno de Chile, Verniory tenía 24 años de edad y no tenía mayor experiencia en el ramo de las obras públicas en su país de origen. Según él mismo señalaba en su relato, venía a Chile motivado por el ofrecimiento de un sueldo mayor al que podría aspirar en Europa, lo que le permitiría apoyar a su familia que recientemente había perdido al padre, principal sostenedor de sus hermanos y de su madre. También venía a Chile con el ánimo de vivir aventuras en un país lejano y conocer una cultura exótica como la que imaginaba que podría encontrar en Chile. Tras su llegada el ingeniero fue asignado para trabajar en el territorio de la colonización, en la recién creada provincia de Malleco, para colaborar en la construcción del Ferrocarril del Sur. Trabajó primero en el tramo del ferrocarril entre Victoria y Temuco bajo el mando de la *North & South Construction Company*, empresa que delegó sus funciones en la subcontratista Albarracín y Urrutia, ligada a los intereses comerciales de militares y propietarios de tierra que habían ocupado esta región¹⁴. Durante la segunda mitad de la década de 1890 Verniory trabajó como jefe de sección y como diseñador de puentes en el tramo del ferrocarril entre Temuco y Pitrufquén.

¹³ Para el uso de las ideas de paisaje en el proceso de construcción de lo nacional sigo las propuestas teóricas presentes en el libro de François Walter, *Les figures paysagères de la nation: Territoire et paysage en Europe (16e-20e siècle)* (París: Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2004).

¹⁴ Según Ian Thompson y Dietrich Angerstein el sistema según el cual los contratistas que ganaban una licitación del Estado para subcontratar las obras constituía un modelo de negocio corrupto para la construcción de ferrocarriles, basado en la especulación financiera, el endeudamiento privado en la banca internacional y el beneficio otorgado por el Estado por kilómetros construidos, lo que muchas veces alargaba inútilmente las infraestructuras. En este caso además, el beneficio recayó directamente sobre militares-empresarios involucrados en la ocupación y colonización de la Araucanía, como el General Gregorio Urrutia y su hermano, el comandante Fidel Urrutia, quienes además de encargarse de la construcción del ferrocarril participaban de la ocupación militar y adquirían tierras. Ian Thompson y Dietrich Angerstein, *Historia del Ferrocarril en Chile* (Santiago: DIBAM, 1997), 101-103.

Dentro del contexto general de construcción del ferrocarril en la Araucanía Gustave Verniory fue posiblemente un ingeniero secundario. Entre los responsables de la construcción de esta obra se destacaba Domingo Víctor Santa María, ingeniero jefe de los ferrocarriles y alto responsable de la Dirección General de Obras Públicas; Luis Robert de la Mahotière, ingeniero jefe de la sección entre Victoria y Temuco; y Benjamín Vivanco, ingeniero encargado por la empresa Albarracín y Urrutia de la construcción del ferrocarril entre Temuco y Pitrufquén. Frente a ellos, el nombre de Gustave Verniory aparece sólo esporádicamente en los archivos documentales, en los documentos técnicos, en las revistas especializadas en ingeniería y en los diarios locales. Pero durante sus diez años en la Araucanía Verniory se convirtió en un testigo privilegiado de las operaciones de transformación material del territorio, así como también en un intérprete del proceso de cambio del paisaje que observaba. Fue posiblemente más importante como testigo que como ingeniero. En tanto observador, su mirada fue registrada a través de una serie de testimonios escritos y visuales que dan cuenta de las transformaciones espaciales también en el campo de las sensibilidades paisajísticas.

La obra de Gustave Verniory es bastante conocida entre los investigadores dedicados al estudio del mundo mapuche y de la Araucanía durante el siglo XIX, principalmente a través del testimonio de su viaje, titulado *Diez años en la Araucanía 1889-1899*, un texto que ha tenido una larga trayectoria editorial y una amplia difusión¹⁵. Ello explica que casi todos los análisis históricos sobre el trabajo de Verniory en la Araucanía, así como algunas interpretaciones artísticas sobre su obra, centren su atención en este testimonio. A partir de la narración de Verniory algunos historiadores han ahondado en aspectos de su vida personal, sus relaciones familiares, sus vínculos sociales en Chile y las ideas sobre la conformación de las relaciones interétnicas entre europeos, mestizos chilenos y mapuches que se registran en las memorias, así como en las relaciones del ingeniero con los animales y en términos generales con la naturaleza, que lo

¹⁵ El título original del texto es «Dix Années en Araucanie 1889-1899» y fue escrito en francés, en dos volúmenes mecanografiados, fechados en 1938. El objetivo del texto de Verniory fue legar sus recuerdos en Chile a sus nietos. El texto recoge sus memorias en la Araucanía y está parcialmente redactado a partir de una revisión de las cartas que él enviaba a sus familiares en Bélgica durante su estadía en Chile. Estas cartas le sirvieron como recordatorio de su experiencia en el territorio de la colonización, realizada casi medio siglo antes de escribir su relato. Este texto fue traducido al español por el médico chileno Guy Santibáñez, quien lo conoció a través de uno de los descendientes de Verniory, colega suyo en Italia, quien se lo dio a leer a comienzos de la década de 1960. La traducción de Santibáñez dio lugar a la primera publicación de la obra de Gustave Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899* (Santiago: Editorial de la Universidad de Chile, 1975). Ese texto incluye además una nota preliminar del traductor, una noticia biográfica del autor escrita por una de sus descendientes y un texto que también ha circulado ampliamente, una breve nota titulada «Encuentro con Gustave Verniory» escrita por el poeta lautarino Jorge Teillier. La edición de 1975 fue posteriormente reproducida en Gustave Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899* (Santiago: Editorial Pehuén, 2001, reed. 2007). Recientemente se ha publicado una versión integral del texto de Verniory que incluye algunos textos que no habían sido traducidos al español: Gustave Verniory, *Dix Années en Araucanie 1889-1899* (París: Colibris-Musée du quai Branly, 2012). El texto mecanografiado original se conserva en el Fonds Gustave Verniory bajo la custodia del Musée du quai Branly Jacques Chirac en París.

impresiona frecuentemente¹⁶. En una lectura bastante lineal, otros autores han puesto énfasis en el modo en que el Estado chileno se hizo presente en la Frontera a la luz del caso de Verniory, rescatando sus visiones sobre la llamada “selva virgen”, una figura de paisaje significativa en su obra, sobre los avances de la vía férrea o la mezcla de lenguas que se empleaban en el territorio de la colonización, donde concurrían inmigrantes de diversos orígenes, como franceses, alemanes, ingleses o chilenos, que se relacionaban con personas que sólo hablaban el mapudungún¹⁷. En una lectura algo más crítica, también ha sido estudiado el lugar que ocupó este ingeniero belga como agente de la colonización, situando su labor dentro de un proyecto mayor del que formaba parte y que tenía como objetivo la explotación del territorio. Esas visiones también centran su análisis en el relato de viajes, lo que lleva a que los historiadores redunden en aspectos comunes a los de otros trabajos, como la visión del ingeniero sobre los “indios araucanos”, aspectos como la inseguridad cotidiana en la Araucanía finisecular, entre otros temas¹⁸. En continuidad con lo anterior también desde el marco de la ecología política se ha empleado el mismo texto de Verniory para abundar en temas relativos a la conformación de un “paisaje del poder”, signado por la colonización extractiva de los territorios que se grafica en la idea de la Araucanía como el “Granero de Chile” durante el siglo XIX¹⁹. *Diez años en la Araucanía 1889-1899* también ha sido el principal documento considerado para la producción artística que releva el recuerdo de Verniory y que se ha centrado en la caracterización de la Araucanía durante los años de la colonización chilena como un *far west*, como se puede observar en el libro del poeta Leonardo Sanhueza, *Colonos*, y en el reciente trabajo documental de Ignacio Agüero, *Notas para una película* en la que resalta una mirada nostálgica sobre la ocupación, imaginando el diálogo de Verniory con los habitantes de esta región en el proceso de la colonización y sobre las transformaciones provocadas principalmente en la vegetación a través de la deforestación inicial y la expansión de las plantaciones de árboles durante el siglo XX²⁰.

En los últimos años se ha ampliado el acceso a los testimonios legados por Verniory, aun cuando esto no ha provocado necesariamente una renovación en los estudios históricos sobre su

¹⁶ Lilianet Brintrup, «Gustave Verniory: entre gente, animales y trenes. Araucanía 1889-1899», *Anales de Literatura Chilena* 8 (2007): 55-80.

¹⁷ Arauco Chihuailaf, «El Estado chileno y la región de la Frontera a fines del siglo XIX», *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM*, nº 28 (2014), doi: <https://doi.org/10.4000/alhim.5108>.

¹⁸ Jaime Otazo y Eduardo Gallegos, «La frontera infranqueable: la Araucanía en los relatos de viaje de dos ingenieros francófonos en el Chile de fines del siglo XIX (Gustave Verniory y Camille Jacob de Cordemoy)», *Revista S 5*, nº 1 (2011): 127-144.

¹⁹ Miguel Escalona y Jonathan Barton, «A ‘landscapes of power’ framework for historical political ecology: The production of cultural hegemony in Araucanía-Wallmapu», *AREA* 52, nº 2 (2020): 445-454, doi: <https://doi.org/10.1111/area.12591>; Miguel Escalona y Jonathan Barton, «El ‘Granero de Chile’: Una ecología política histórica de la construcción de un paisaje de poder en Wallmapu (Araucanía)», *Revista de Geografía Norte Grande*, nº 80 (2021): 81-102, doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022021000300081>.

²⁰ Leonardo Sanhueza, *Colonos* (Santiago: Pehuén, 2011); Ignacio Agüero, *Notas para una película* (Ignacio Agüero & Asociados-Fulgurance Productora, 2022, 105 minutos).

figura²¹. En 2010, el Musée du quai Branly-Jacques Chirac, en París, recibió de parte de los descendientes del ingeniero una colección de 50 objetos mapuches, comprados o robados por Verniory durante su estadía en la Araucanía. A ello se sumó, posteriormente, la donación de una abundante cantidad de documentos escritos y visuales, que incluyen unas 2.500 hojas manuscritas que corresponden a cartas enviadas entre Verniory, su familia y sus amigos chilenos entre 1889 y 1904. También recibió este archivo cuatro textos mecanografiados que incluyen además de los dos volúmenes de “Dix Années en Araucanie” que sirvieron de base para la traducción del libro publicado en español, otros dos documentos inéditos en esta lengua que incluyen un trabajo etnográfico y un relato de su viaje de regreso a Europa. La colección se completa con un conjunto de 233 fotografías tomadas por Verniory o encargadas por él a fotógrafos profesionales. Esta nueva documentación, compuesta por cartas, textos mecanografiados, objetos e imágenes, complejiza los registros del trabajo realizado por el ingeniero belga en Chile y posibilita una mayor densidad y diversidad en el estudio histórico de su rol en la ocupación y colonización de la Araucanía, así como también permite comprender mejor el proceso de construcción de ferrocarriles y en general la conformación de una sociedad colonial en La Frontera a fines del siglo XIX²².

Entre los textos que se mantienen inéditos en español y cuyos originales se encuentran en el archivo se cuenta su relato de viaje de vuelta a Europa titulado “D’Araucanie en Europe par Panama. Notes de voyage 1899” (“De la Araucanía a Europa por Panamá. Notas de viaje 1899”), donde el ingeniero belga expone su experiencia de viaje en barco y entrega sucintas interpretaciones de los países latinoamericanos que recorre, comparándolos con su experiencia en el sur del continente. También forma parte de esta documentación mecanografiada el trabajo etnográfico titulado “Scènes indiennes d’Araucanie” (“Escenas indias de la Araucanía”), un texto particularmente interesante y que requeriría de una traducción²³. Este documento podría entenderse como el resultado de los contactos entre Verniory y Rodolfo Lenz, contratado tal como él por el gobierno chileno en 1890, en su caso para ejercer la docencia en el Instituto Pedagógico de la Universidad de Chile, quien le entregó al ingeniero los rudimentos básicos del trabajo etnolingüístico, explicándole cómo tomar los apuntes necesarios para levantar

²¹ Una descripción del Fondo Gustave Verniory en el Musée du quai Branly puede encontrarse en el sitio <http://archives.quaibrantly.fr:8990/ark:/69769/a0113390725063IIDIP>, consultado el 13 de octubre de 2023. Tanto la colección fotográfica como las fotografías de los objetos mapuche que componen la colección Verniory pueden consultarse parcialmente en línea en la página web del catálogo de este museo: <https://collections.quaibrantly.fr/>, consultado el 14 de octubre de 2023. Las cartas y los documentos mecanografiados sólo se encuentran disponibles en el archivo de este museo.

²² Angèle Martin, Paz Nuñez-Regueiro y Carine Peltier, «Araucanie-Bruxelles-Paris : la collection Gustave Verniory au musée du quai Branly», *Gradhiva. Revue d'anthropologie et d'histoire des arts*, nº 12 (2010): 218-227, doi: <https://doi.org/10.4000/gradhiva.1962>.

²³ Estos dos textos que no han sido aun traducidos al español fueron editados en francés en el texto que reúne la obra completa de Verniory, *Dix Années en Araucanie 1889-1899*.

información de interés científico sobre la “cultura araucana”²⁴. Este texto está centrado en los contactos de diez años con el mundo mapuche que mantuvo Verniory, incluyendo descripciones de la agricultura tradicional, sus encuentros con el Cacique Collipan (sic), la producción de muday, el juego de la chueca, la domadura de un animal, el Villatun (sic), la construcción de una ruca, los funerales de la machi Ñanco-Nahuel y el Machitún. Además, este trabajo incorpora una importante recopilación de cuentos y cantos araucanos. Todavía no se ha investigado en detalle el lugar que ocupó Gustave Verniory en la recopilación de datos tomados por los araucanistas de fines del siglo XIX, pero tanto las cartas del ingeniero, como los resultados de sus trabajos etnográficos incluidos en su relato, parecen indicar que fungió como un emisario en terreno que colaboró con Lenz en la recopilación de los documentos orales que comenzaría a publicar el lingüista en sus “Estudios Araucanos”, aparecidos en los *Anales de la Universidad de Chile* entre 1895 y 1897²⁵.

Entre los trabajos que más han contribuido al conocimiento de estas las nuevas fuentes provenientes del legado de Verniory es significativo el aporte que realiza Angèle Martin, quien concentró su atención sobre el extenso *corpus* de cartas manuscritas enviadas por Gustave Verniory y otros miembros de su familia, en el que se registran algunos elementos desconocidos de la vida del ingeniero. Este trabajo profundiza en aspectos de su vida personal y pensamiento, cuestiones como su gusto por el viaje, su espíritu de aventuras, los problemas personales, profesionales y políticos que enfrentó en los años de la Guerra Civil en Chile. También se abordan elementos propios de su vida privada, como su relación con la madre, sus vínculos afectivos o la formación de su carácter. Ocupa un lugar importante en este análisis el estudio de su interés por la cultura y la lengua mapuche y sus contribuciones al naciente trabajo etnográfico efectuado en la época en que vivió en la Araucanía. En este contexto se incluyen también sus opiniones ambivalentes sobre la cultura mapuche²⁶. Por su parte, el trabajo de Paz Núñez-Regueiro, también nutrido de esta nueva documentación, profundiza sobre la dimensión etnográfica de la experiencia de Verniory en el proceso de la ocupación de la Araucanía y entrega nuevos elementos para una historia del mundo mapuche a fines del siglo XIX, en gran medida a partir del estudio del texto “Scènes indiennes d’Araucanie” y de las imágenes que complementan este trabajo²⁷.

²⁴ Héctor Mora-Nawrath y Mario Samaniego-Sastre, *El pueblo mapuche en la pluma de los araucanistas. Seis estudios sobre construcción de alteridad* (Santiago: Ocho Libros Editores, 2018).

²⁵ Rodolfo Lenz, *Estudios Araucanos. Materiales para el estudio de la lengua, la literatura i las costumbres de los indios mapuches o araucanos* (Santiago: Imprenta Cervantes, 1895-1897).

²⁶ Angèle Martin, «Gustave Verniory (14 octobre 1865-4 mai 1949), portrait sensible», en *Dix Années en Araucanie...*, XI-XCIV.

²⁷ Paz Núñez-Regueiro, «Entre Mapuches, Chiliens et colons. Gustave Verniory, un ingénieur belge au service de la colonisation en Araucanie (1889-1899)», en *Dix Années en Araucanie...*, XCV-CLVI.

Para el estudio de las representaciones del paisaje, en su doble acepción de porción de la superficie terrestre que se observa desde un punto dado y como representación, para este artículo se ha seguido una metodología historiográfica que incluye la búsqueda, revisión, análisis y crítica de fuentes en clave narrativa y visual que se encuentran en el fondo Gustave Verniory del Musée du quai Branly. A través de esos documentos es posible atender el modo en que este ingeniero contribuyó en el establecimiento de imágenes asociadas a la representación de los paisajes que se transformaban en el momento de la colonización. En primer lugar, el artículo aborda la construcción de una sensibilidad paisajística expuesta por Verniory, tanto en su conocido relato como en los escritos personales que se encuentran en la correspondencia del archivo. En segundo lugar, se prestará atención a una selección de las fotografías del Fondo Gustave Verniory, imágenes que corresponden tanto a tomas atribuidas al ingeniero, como a otras que fueron encargadas por él a fotógrafos profesionales. Para este trabajo nos concentraremos en fotografías de paisajes que se vinculan a viajes de Verniory o bien al registro técnico de las infraestructuras que marcaron la historia del paisaje tecnológico de la Araucanía de fines del siglo XIX. Se ha complementado esta información con materiales encontrados en archivos chilenos, como el del Ministerio de Industria y Obras Públicas y en documentación de la prensa local, de ciudades como Angol, Concepción o Victoria, que permiten entender cómo fueron recibidas estas obras por la sociedad, así como entregar antecedentes desconocidos sobre la aplicación de estos medios técnicos en el territorio.

Figuras del paisaje

El conjunto compuesto por la correspondencia entre Verniory y su familia y las memorias que éste escribió años más tarde sobre sus experiencias en la Araucanía, ya de vuelta en Bélgica, dan cuenta de la conformación de un pensamiento paisajístico, es decir, de una reflexión referida al paisaje que se construye a través de la palabra escrita. Este pensamiento paisajístico es el resultado de la observación del territorio y la naturaleza de las regiones que recorrió Verniory, tanto como parte de su trabajo en las obras de construcción del ferrocarril, como en los viajes que efectuó, por razones variadas, en la Araucanía y en otras regiones de Chile. El pensamiento paisajístico consigna una preocupación por el territorio y la naturaleza, en tanto objetos a partir de cuya observación se establece una reflexión que interpreta y representa esos espacios a través del lenguaje escrito. El paisaje puede ser leído como un objeto de interés estético o bien como una preocupación que en la actualidad denominaríamos ecológica, que es el resultado de una lectura crítica establecida en la evidencia de que el territorio y la naturaleza se transforman o incluso corren el riesgo de desaparecer debido a la acción humana²⁸. Algunos de estos elementos

²⁸ Sobre las condiciones del pensamiento paisajístico ver Augustin Berque, *El pensamiento paisajero* (Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2009), 17-21.

están presentes en los testimonios de Verniory y son fruto de su posición como observador privilegiado de un proceso de transformación acelerado que fue el resultado de la explotación de la naturaleza en el momento de la ocupación y colonización de los antiguos territorios mapuches. Entre las figuras de paisaje que se destacan en las narraciones de Gustave Verniory se cuenta su admiración de una naturaleza desbordada, resumida en su idea de la selva, en contrapunto con otra idea de una naturaleza contenida que se manifiesta en el jardín. Por otra parte, ocupa un rol significativo su interés por los paisajes de la cordillera, que visita por diversas razones durante su estadía en Chile.

Entre la selva y el jardín

En primer lugar, su admiración por la naturaleza desbordada, completamente desconocida para el observador europeo, tiene su epítome en la idea de la selva virgen y su carácter misterioso, que adquiere cierta relevancia en varios documentos epistolares que son recogidos en diferentes pasajes de su relato. Esta figura de paisaje fue utilizada por primera vez por el ingeniero a pocos meses de haber llegado a trabajar a las faenas del ferrocarril en la Araucanía. En una carta escrita a su hermano Alfred, en medio del invierno, en agosto de 1889, Verniory le describía el territorio en el que se encontraba trabajando, específicamente los paisajes que recorría entre Victoria y Lautaro y el modo en que él se situaba frente a una condición misteriosa de un paisaje que todavía le era extraño:

“No sé si has visto alguna vez una selva virgen ¡qué esplendor! Más inteligentes que los árboles de nuestro país, éstos tienen la buena costumbre de conservar sus hojas en el invierno. Pero lo que debe ser una selva virgen en verano apenas puedo imaginarlo.

De lejos parece una masa compacta de un verde oscuro; no hay la menor transición entre la pampa y la selva: uno se choca literalmente contra este bloque de verdura. La entrada de los senderos, abierto entre ocho y quince días atrás, parece como un hoyo negro sobre el fondo verde. En cuanto entramos nos encontramos en una oscuridad a la cual no nos acostumbramos sino al cabo de algunos minutos (...) Mientras avanzaba me preguntaba si no estaba soñando, si soy verdaderamente yo mismo quien se encuentra ante esta fabulosa vegetación. Jamás me hubiera imaginado estos árboles enormes rodeados de plantas trepadoras originarias del país cubiertas de flores deslumbrantes de color rojo; troncos muertos, mantenidos en pie por un entrelazamiento de lianas, que los amarran a los otros árboles, esas masas compactas de bambúes.

Resulta un espectáculo verdaderamente feérico. Toda esta verdura forma arcadas sobre nuestras cabezas. Nuestras voces resuenan allí como bajo una bóveda”²⁹.

²⁹ Carta de Gustave Verniory a Alfred, Victoria, 27 de agosto de 1889. Quien conozca el relato de viaje de Verniory podrá observar que existen leves variaciones entre ese documento y la carta. En primer lugar, a diferencia de la pregunta retórica que hace a su hermano, quien no ha salido nunca de Bélgica y nunca ha estado en una selva virgen, Verniory escribe en el relato “es la primera vez que yo penetro en una selva enteramente virgen”. Por otro lado no nombra en la carta los copihues ni la quila, que sí aparecen en el relato, plantas que aparecen de forma genérica en la carta: “flores de deslumbrante color rojo” y “bambúes”. Cfr. Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 113-114.

Al describir la selva virgen como un espectáculo feérico, Verniory reconocía implícitamente su incapacidad para interpretar este paisaje, sin lugar a duda extraño para él³⁰. Verniory era un hombre blanco europeo proveniente de un contexto urbano, formado como ingeniero en Bruselas y letrado. Nunca había estado en una selva como esta y toda su referencia a esta figura de paisaje se asociaba o bien a las representaciones de las selvas tropicales africanas, donde Bélgica había iniciado poco tiempo antes su participación en la explotación colonial, o a los bosques encantados de las hadas, presentes en la literatura europea del siglo XIX, cuya referencia empleaba en este caso el ingeniero para explicar a su hermano la sensación de misterio que lo inundaba cuando se encontraba en ese lugar. La idea de la selva virgen llevaba también al observador a hacer una reflexión sobre sí mismo y sobre el lugar que ocupaba el ser humano en contraste con una naturaleza donde su propia voz retumbaba en su interior.

El contraste entre la persona y la naturaleza puede proyectarse también en la contradicción que estableció el propio Verniory entre la selva virgen y el ferrocarril, la máquina moderna por antonomasia en el siglo XIX. Más allá del misterio, en otro registro Verniory consignaba la dificultad que imponía la naturaleza para el desarrollo de la infraestructura: “es sumamente difícil avanzar en la montaña desconocida cubierta de selvas vírgenes” establecía en su relato, antes de explicar cómo trabajaban los ingenieros, marcando el punto de partida y el de llegada en el mapa, trazando una línea recta que sólo se interrumpía cuando existía un accidente geográfico insalvable que los obligara a diseñar una curva³¹. El ingeniero se posicionaba aquí como ejecutor de un proceso de transformación tecnológica de la naturaleza, en el que la técnica se constituía como un dispositivo de transformación destinado a delimitar el espacio y a preparar el arribo de una nueva modernidad técnica de cuño occidental que se imponía sobre la territorialidad indígena originaria.

Quizá sea la incompreensión y las dificultades que le imponía la selva virgen, una amenaza para la existencia personal, pero también una dificultad mayor para la técnica ingenieril decimonónica, lo que llevó a Verniory a desarrollar una especial pasión por la jardinería durante sus años en la Araucanía. El jardín, en efecto, puede entenderse como la antítesis de la selva virgen que describe el ingeniero. Se trata de un espacio cerrado, contenido en una propiedad, plantado artificialmente, dotado de vida por una persona que se encarga de cultivarlo, un pequeño terreno que en la tradición occidental ha sido sede de protección, recurso alimentario, espacio para la

³⁰ Una larga reflexión sobre las imposibilidades de interpretación de los paisajes sudamericanos para los observadores europeos, referida en este caso a las tierras bajas sudamericanas de las cuencas de los ríos Paraná, Uruguay y Paraguay, puede leerse en el excelente trabajo de Graciela Silvestri, *Las tierras desubicadas. Paisajes y culturas en la Sudamérica fluvial* (Paraná: Universidad Nacional de Entre Ríos, 2021).

³¹ Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 136.

contemplación, el placer o el descanso³². Ya en un primer momento de su residencia temporal en Victoria, recién llegado a la Araucanía, Verniory se volcó a transformar el patio de la casa que ocupaba temporalmente con otros dos colegas en una huerta, a la que le construyó un cierre para evitar que ingresaran animales. Allí plantaría espinacas, tomates, lechugas romanas y otras verduras³³. Luego de instalarse en Lautaro en 1891, construirá una huerta en su casa, la que pasó a ser conocida por sus vecinos como “La Quinta”. Él mismo señalaba que allí pudo desarrollar su amor por la jardinería³⁴. Recibió semillas traídas de Europa que fueron plantadas en un “suelo ocupado antes por la selva virgen [que] es un hummus demasiado rico”, lo que hizo que sus semillas se entregaran a “fantasías descabelladas” y que crecieran rápidamente como los rábanos y los repollos con los que experimentó³⁵. En una carta destinada a su hermana Maria explicaba a fines de 1891 que se sentía orgulloso de su jardín, aunque lo único que le “faltaría para ser feliz son los espárragos”³⁶. Más tarde el jardín fue cultivado por un jardinero francés, que además de trabajar en el cuidado de las plantas, ayudó a Verniory en la elaboración de conservas³⁷. A través de cartas, el ingeniero solicitó al menos en dos ocasiones a sus familiares que le enviaran semillas no sólo de verduras comestibles de todo género, sino que también de flores³⁸.

Antítesis de la selva virgen, el jardín fue interpretado en ese momento como un dispositivo cultural en el proceso de colonización, imagen del carácter europeo que se buscaba impregnar en el paisaje de los antiguos territorios indígenas. Desde un ferrocarril en marcha, un cronista del diario *El País* de Concepción que fue enviado a cubrir la inauguración del ferrocarril entre Victoria y Temuco en los primeros días de 1893 informaba que:

“En las inmediaciones de Ercilla i junto a la vía se divisan algunas casas de colonos pintorescamente situadas entre el bosque i en la falda de alguna colina (sic). Son de estilo suizo, con agudos techos de madera, balcones adornados con calados, i ventanas con vidrios y cortinillas blancas. Rodea las casas algún pequeño jardín o un huerto desde donde miran pasar el tren algunos chiquillos cuyas cabezas rubias revelan su origen jermánico”³⁹.

El contrapunto entre la selva virgen y el jardín sirve también para consignar la variedad de interpretaciones sensibles presentes en las descripciones que realizó Gustave Verniory, las que transitaban entre las ideas de lo sublime en su experiencia en la oscuridad de la selva o el temor

³² Sobre la tradición occidental del jardín he seguido los trabajos de historia cultural que ofrecen Graciela Silvestri y Fernando Aliata, *El paisaje como cifra de armonía* (Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 2001); y el ensayo de Jens Andermann, *Jardín* (Talca: Bifurcaciones, 2023).

³³ Carta de Gustave Verniory a Maria. Victoria, 31 de mayo de 1890.

³⁴ Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 159.

³⁵ *Ibidem*, 160.

³⁶ Carta de Gustave Verniory a Maria. Lautaro, 29 de diciembre de 1891.

³⁷ Carta de Gustave Verniory a Georges, Quillén (Quillem), 30 de junio de 1893.

³⁸ Carta de Gustave Verniory a Georges, Lautaro, 9 de junio de 1895 y carta de Gustave Verniory a Georges, Temuco, 22 de octubre de 1895.

³⁹ «Inauguración del Ferrocarril de Victoria a Temuco». *El País*, Concepción (3 de enero de 1893). Reproducido también en *El Mercurio*, Valparaíso (5 de enero de 1893).

que le causaba la presencia de pumas en los alrededores de los campamentos donde se encontraba trabajando, hasta el placer que le producía el cultivo del jardín, sentimiento asociado a la idea de lo bello. Entre estas dos categorías estéticas se despliegan muchas otras descripciones de figuras de paisaje que se pueden encontrar en su relato y en sus cartas.

Paisajes cordilleranos

Otra figura de paisaje significativa en la experiencia de Gustave Verniory está vinculada con las representaciones sobre la Cordillera de los Andes que se presentan en sus escritos. Un objeto de representación recurrente en su narrativa fue el volcán Llaima, que durante los primeros años de estadía de Verniory en la Araucanía se encontraba en medio de uno de los primeros ciclos eruptivos del que se tiene registro, que tuvo lugar entre 1887 y 1890. A pocos meses de haber llegado a trabajar en las cercanías de Lautaro, Verniory observaba en el invierno de 1889 cómo se veía desde la misma línea férrea “el espectáculo grandioso” del volcán “en plena erupción”, comparándolo con un “faro gigantesco [que] lanza un formidable chorro de fuego, acompañado de un ruido semejante a una descarga de artillería”⁴⁰. Observado a una conveniente distancia, la actividad eruptiva del Llaima llamó la atención del testigo, pero no causó en él una impresión aterradora.

Pocos años más tarde Verniory se acercaba más al volcán, en un viaje a la cordillera que tenía como finalidad recuperar su caballo “Pirata” que había sido robado por cuatreros que se escondían en las montañas. Aunque el viaje no alcanzó su objetivo y volvió a Lautaro con las manos vacías, Verniory se acercó a unos 30 kilómetros del Llaima, “volcán en permanente erupción [que] de tiempo en tiempo sacude el suelo una formidable explosión y un haz de llamas sale del cráter; es un espectáculo impresionante (...)”⁴¹.

Durante los viajes que realizó por la Araucanía, Verniory profundizó en sus reflexiones sobre el paisaje. La mayor parte de sus recorridos por la región circundante a la de las faenas en las que trabajaba tenían una finalidad práctica, ya fuera la realización de alguna operación ferroviaria, curarse de algún problema de salud en las termas de Chillán o en las fuentes de Tolhuaca o redactar un informe para un proyecto de colonización belga que le encargó el ingeniero Louis Cousin. Pero en los días cercanos a la navidad de 1894, Verniory se propuso realizar un viaje que no tenía más objetivo que acercarse a vivir una experiencia en la naturaleza, pasear por la cordillera y visitar o al menos poner los pies sobre el territorio argentino. Se trataba de un viaje eminentemente turístico, aun cuando no se utilizara el concepto ni se tuvieran las comodidades

⁴⁰ Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 107.

⁴¹ *Ibidem*, 302.

que caracterizarían este tipo de viajes en la Araucanía durante las décadas siguientes⁴². Este tipo de viaje era infrecuente en ese momento porque a fines del siglo XIX no estaba regulado el tiempo libre en Chile. Sólo podían ausentarse del trabajo quienes tuvieran los recursos suficientes como para dejar de trabajar durante algunos días sin ver afectados sus ingresos⁴³. En este caso fueron utilizados los días de descanso cercanos a la navidad. En este viaje participaron Verniory y el empresario local Ramón Barahona, quienes fueron acompañados por Pancho, el mozo mapuche de Barahona, quien les serviría de intérprete y Carlos, empleado de Verniory. Además de provisiones y cobertores para protegerse del frío, llevaron revólveres y carabinas, lo que daba cuenta que desde el punto de vista de estos turistas adentrarse en la Araucanía todavía era interpretado como un recorrido peligroso⁴⁴.

El relato de este viaje entrega apreciaciones sensibles sobre los objetos de la naturaleza y del territorio, una forma de pensar paisajística expuesta por Verniory. Tras salir de Lautaro a caballo y de madrugada, los viajeros avanzaron por la suave pendiente del valle del Cautín por unos veinte kilómetros. El ingeniero explicaba que el río aparecía y desaparecía de su vista, atravesando prados y sectores boscosos. Cerca de las ocho de la mañana llegaron al río Indio que según los viajeros caía sobre el Cautín a unos 200 metros del camino. Poco más allá contemplaron una cascada, cuyo nombre no se indicaba en el texto, aunque sabemos que correspondía al conocido “Salto del Indio”, un punto de interés turístico que comenzó a ser destacado en la publicidad desde las primeras décadas del siglo XX. Cerca de ese paraje bajaron de sus caballos para almorzar, momento escogido por Verniory para describir un “paisaje maravilloso. A pie tomamos un sendero que remonta el río y llegamos a un puente de lianas que es una maravilla de ingenio en un marco forestal estupendo”⁴⁵. Verniory señalaba que en ese punto tomó una fotografía que envió a Europa. No conocemos esa fotografía, que al parecer se ha extraviado y no forma parte de su acervo.

Los viajeros continuaron hacia el oriente. Pasaron por la llamada Piedra Santa de Retricura, “objeto de veneración para los indios”, que Verniory describió en detalle, dando cuenta de los actos rituales que realizaba Pancho, el mozo de Barahona que servía también como intérprete⁴⁶.

⁴² Rodrigo Booth, «‘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* 3, nº 1: 10–32, doi: <https://doi.org/10.3232/RHI.2010.V3.N1.01>.

⁴³ El tiempo libre se regularía recién en las primeras décadas del siglo XX, con la promulgación de la ley de descanso dominical en 1903 y su modificación en 1917, así como a través de las vacaciones pagadas para los trabajadores públicos en la década de 1930. Ver Juan Carlos Yáñez, *El tiempo domesticado, Chile 1900-1950. Trabajo, cultura y tiempo libre en la configuración de las identidades laborales* (Valparaíso: Universidad de Valparaíso, Centro de Investigación en Innovación, Desarrollo Económico y Políticas Sociales, 2021).

⁴⁴ Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 340.

⁴⁵ *Ibídem*, 341.

⁴⁶ *Ibídem*, 341-342. Sobre la Piedra Santa ver Bello, «Cordillera, naturaleza y territorialidades simbólicas entre los mapuche del siglo XIX», 21-33.

Después de avanzar durante varias horas, el grupo llegó al poblado de Malalcahuello, donde pasarían la nochebuena celebrando, comiendo, bebiendo y bailando con personas de la localidad. Más allá de las actividades festivas que describía Verniory, éste declaraba que Malalcahuello era un pueblo “que no tiene buen aspecto”, pero que contrasta con un “paisaje [que] es grandioso”. Poco después el ingeniero expone su visión sobre el paisaje montañoso circundante:

“Estamos aquí en una gran garganta de la cadena de altas cimas. A poca distancia hacia el norte, el volcán Lonquimay, en este momento en reposo, levanta su cabeza cubierta de nieve a tres mil metros de altura; un poco más lejos, otra cima nevada es el volcán Tolhuaca. Hacia el sur las puntas blancas del volcán Nevada, más allá, a la derecha el Llaima, coronado de un penacho de humo. En el valle corre el río Cautín, que no es aquí sino un gran riachuelo de curso rápido”⁴⁷.

Esta descripción escrita del paisaje montañoso también fue acompañada con un registro fotográfico. Varios elementos nos permiten confirmar que la imagen 1 sería una de las fotografías con las que Verniory ilustró esta excursión turística hacia la cordillera en los días cercanos a la navidad de 1894, en un paraje cordillerano cercano a Malalcahuello⁴⁸. La vista muestra un paisaje agreste de montaña que con toda seguridad era la gran garganta de la cadena de altas cimas que describía en su texto. En el centro de la imagen se aprecian unos saltos de agua que descienden desde las nieves del volcán Sierra Nevada, el más cercano desde este lugar hacia el sur. Más atrás, a la derecha en la imagen se observa el volcán Llaima, que despide una fumarola como testimonio de su reciente actividad eruptiva. En la imagen 2 se ve un detalle del primer plano: en un tamaño pequeño que contrasta con la inmensidad de los paisajes cordilleranos, se aprecian los dos caballos que llevaban a los viajeros; delante de los caballos, sentados sobre unas rocas, vemos a Verniory y a Barahona posando frente a la cámara, ataviados con las ropas necesarias para el viaje a caballo: botas, mantas para el frío de la noche, aperos, sombreros para protegerse del sol. La fotografía fue tomada en dirección hacia el sur, en el atardecer de un día soleado, como puede interpretarse a partir de la observación de las sombras que proyectan los cuerpos fotografiados.

⁴⁷ Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 343-344.

⁴⁸ Existen dos versiones de esta fotografía en el archivo del Musée du quai Branly. Por una parte se cuenta la fotografía suelta “Sans titre [paysage d’Araucanie]”, Tirage sur papier aristotype, 15,2 x 21 cm, Dimensions du montage: 23,4 x 29,6 cm, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PP0194258. Esta fotografía no ha sido identificada con precisión por el archivo que la conserva, que la describe como una imagen sin título, de autor desconocido, tomada en un lugar de la Araucanía no identificado. Una copia de la misma fotografía fue incorporada al Album N° 2, atribuido al fotógrafo B. Hermann y Victor Jottrand, bajo el título “Panorama du volcán Llaima dans la Cordillère des Andes”. Esta imagen no coincide en su formato ni en la temática que aborda con las fotografías del resto del álbum, por lo que me inclino a pensar que se trata de una fotografía tomada por el propio Verniory, tal como lo describe en su relato. Ver Album N° 2, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000388.



Imagen 1: "Panorama du volcán Llaima dans la Cordillère des Andes", Album N° 2, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000388.



Imagen 2: Detalle de "Panorama du volcán Llaima dans la Cordillère des Andes", Album N° 2, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000388.

Al día siguiente el viaje continuó hacia el este. Los turistas remontaron el curso del río Cautín, llegando hasta sus fuentes. Ascendieron la cordillera por un camino con mayor desnivel que “trepa en zigzagueos tortuosos”, donde ven “precipicios aquí y allá, a un lado u otro del camino”, atravesando “algunos desfiladeros estrechos o ‘cañones’”⁴⁹. En una planicie se encontraron con una “caravana de indígenas” que le dará al viaje turístico un toque etnográfico para Verniory, interesado en la cultura mapuche. A través de la interpretación que realiza el mozo bilingüe Pancho, conversan con Cabulonco, el cacique, quien les explica que habitan en las orillas del río Captrén y que se dirigen a recoger piñones en la cordillera. Comparten comidas y aguardiente en señal de amistad y poco más tarde siguen su camino solos. A poco andar el grupo de turistas llega a la “selva de araucarias, objetivo de nuestros indios”, momento en que la descripción del viaje se centra en la descripción de estos árboles y el lugar que tanto las araucarias como su fruto, el piñón o pehuén, tiene para la cultura de “nuestros nuevos amigos indios”⁵⁰. Continuando con una larga tradición de descripciones que ubican a la araucaria como un objeto central en los paisajes andinos del territorio pehuenche, como se observa al menos desde las descripciones del Abate Molina, un siglo antes y que continúa en numerosos otros relatos realizados en el siglo XIX, Verniory ubica en la araucaria un elemento central para la mirada de los paisajes andinos que recorre. En la imagen 3 se puede apreciar la fotografía que tomaron los turistas en este paisaje botánico, donde se observan cuatro araucarias adultas y varias araucarias pequeñas en torno a ellas. En el fondo se distingue un grupo mayor de árboles que le da sentido a la explicación del bosque que ubica Verniory como otra figura de paisaje relevante en su viaje.

Este recorrido de Verniory hacia la cordillera culminó con el paso por el boquete de Lonquimay, donde los turistas lograron su objetivo de cruzar hacia Argentina. Se enteran del cruce cuando observan que los riachuelos que encuentran corren hacia el este. En ese momento aparece en su descripción una nueva figura de paisaje desconocida hasta entonces para el viajero, las pampas:

“Felices de haber satisfecho nuestro deseo de pisar suelo argentino, nos instalamos a la sombra de un bosquecillo de tamarindos, y atacamos valientemente nuestras provisiones, contemplando desde muy lejos la inmensidad de la pampa argentina, que se despliega hasta el infinito más allá de los últimos contrafuertes de los Andes”⁵¹.

⁴⁹ Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 346.

⁵⁰ *Ibidem*, 348.

⁵¹ *Ibidem*, 349.

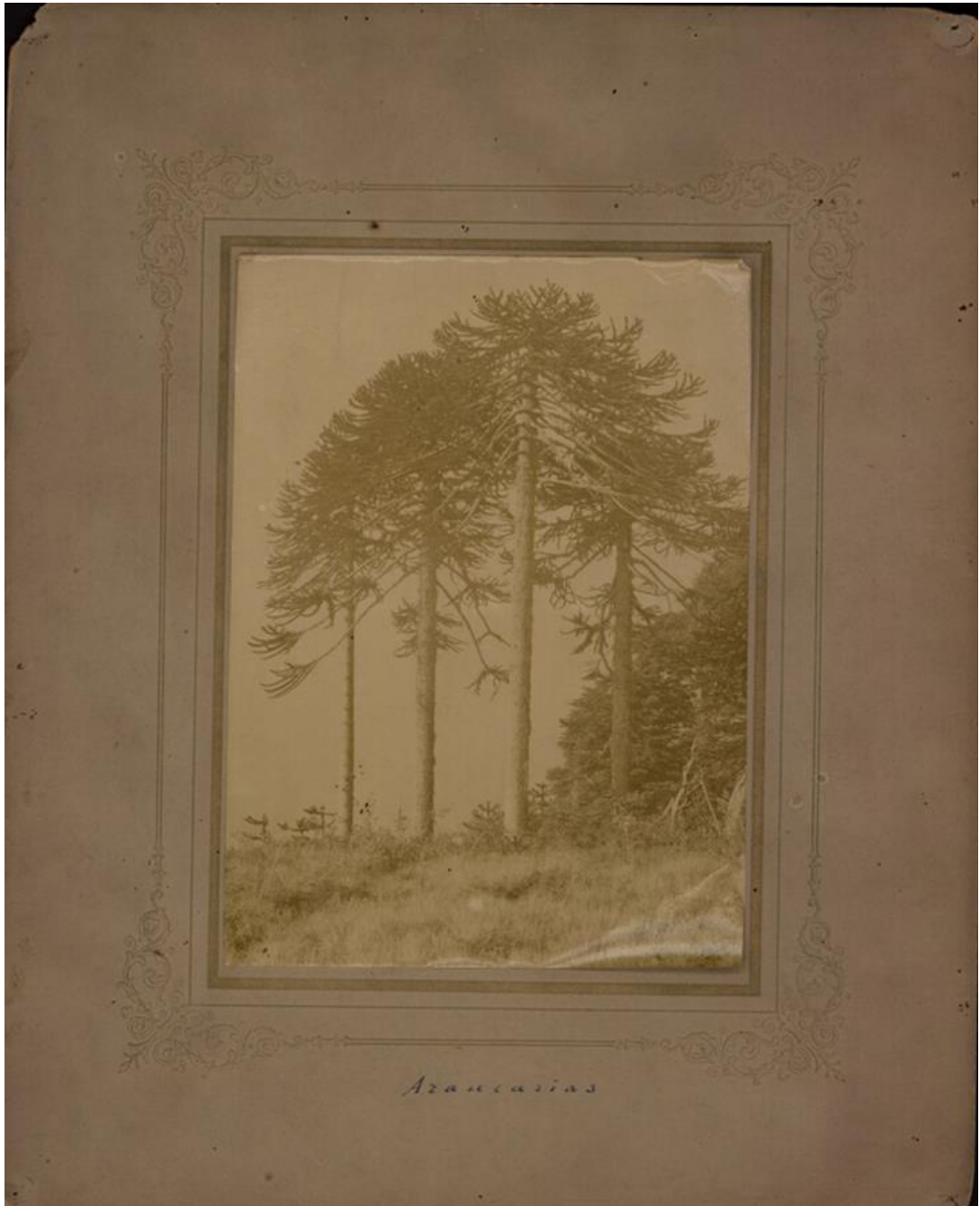


Imagen 3. Araucarias. Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PP0194266.

Como una nueva antítesis de la selva virgen, la impresión de Verniory al observar las pampas argentinas es otra muestra de la sensibilidad paisajística del ingeniero. Tras ello, los viajeros volvieron sobre sus pasos, descendieron de la cordillera y para reinstalarse en sus faenas habituales de trabajo en la construcción del ferrocarril. En este y en otros viajes realizados en su periplo de diez años en la Araucanía se confirma la proximidad que el ingeniero sentía por la vida al aire libre y la contemplación de la naturaleza, así como su afición por representar sus opiniones en un relato escrito, dando forma a sus interpretaciones sobre el paisaje en sus cartas y su relato de viaje. Pero además de este tipo de registros es necesario destacar la producción de imágenes del paisaje asociadas al desarrollo de la vía férrea. Una importante colección de fotografías de difusión de los trabajos técnicos que realizaba Verniory permiten que nos formemos una idea sobre el modo en que las técnicas modernas y las infraestructuras fueron instalándose sobre esa antigua selva virgen, conformando un paisaje tecnológico signado por la instalación de las obras públicas ferroviarias.

La infraestructura como paisaje

La mayor parte del tiempo Gustave Verniory se mantuvo cerca de las faenas de construcción del ferrocarril, en la depresión central, terreno que evitaba las mayores gradientes cercanas a las zonas montañosas y que había sido escogido para trazar la extensión del ferrocarril desde el viaducto del Malleco hacia el sur. Durante los diez años en que vivió en esta región Verniory realizó trabajos en dos tramos del Ferrocarril del Sur, primero entre Victoria y Temuco y a contar de la segunda mitad de la década de 1890 entre Temuco y Toltén. En el primer tramo, el ingeniero belga estuvo a cargo de las operaciones en terreno de la segunda sección, es decir, de los 27 kilómetros que separaban los ríos Perquenco y Curaco y que tenía como punto central la ciudad de Lautaro, donde se instaló a vivir hasta 1895. Luego de ello aceptó el cargo de director en terreno de la construcción del ferrocarril entre Temuco y Toltén, bajo el mando del ingeniero santiaguino Benjamín Vivanco, para lo cual se estableció en Temuco, desde donde se trasladaría en numerosas ocasiones para visitar las faenas a lo largo de la vía. En estos trabajos Verniory fue protagonista de las acciones de transformación territorial que incluyó la construcción de infraestructuras como puentes, terraplenes, trincheras y alcantarillas, entre otras obras sobre las que se instalaría la vía férrea. Además de ejecutar esas operaciones que transformaron materialmente el territorio, Verniory registró esas obras dejando un testimonio visual sobre la construcción del ferrocarril en torno al que se estableció una imagen del paisaje ferroviario en la Araucanía. Esas imágenes se instalaron como la representación de un paisaje en transformación por las técnicas ingenieriles dispuestas sobre el terreno.

El archivo fotográfico de Gustave Verniory está compuesto por 233 fotografías sueltas e insertas en álbumes. La mayor parte de las fotografías fueron encargadas a fotógrafos profesionales y tuvieron un uso diverso: sirvieron como recuerdos de viaje, como documento

etnográfico o como registro de las obras públicas que se desarrollaban en el Ferrocarril del Sur. Entre las fotografías que podrían servir como recuerdos de viaje se cuenta un álbum sin título ni autor que incluye vistas urbanas de Santiago y Valparaíso y retratos de indígenas⁵². También existe un álbum titulado “Recuerdo de Chile. Estrecho de Magallanes”, firmado por Félix Leblanc, que no está fechado y que incluye 12 imágenes impresas de vistas de esa región. Seguramente se trata de un álbum que evocaba en Verniory su paso por el Estrecho de Magallanes en febrero de 1889 en su viaje de ida hacia Chile. Allí se observan paisajes magallánicos y fotografías de indígenas fueguinos y sus modos de vida⁵³. Las fotografías que se centran en aspectos de la vida social en la Araucanía, incluyen dos álbumes de “interés etnológico”, como indica el museo que resguarda la colección, con 23 fotografías cada uno, tomadas por el fotógrafo alemán Enrique Hermann y el explorador y aventurero belga Victor Jottrand, que incluyen, entre otras, imágenes de ceremonias fúnebres, prácticas rituales, actividades sociales y objetos mapuches y, también, las fotografías más conocidas de este conjunto: varias imágenes del ominoso castigo a personas mapuche en el cepo. Si bien estos dos álbumes no están fechados, las menciones que realiza Verniory a la presencia de Jottrand en la región llevan a pensar que datan de noviembre o diciembre de 1895, momento en que el ingeniero debió adquirir estas imágenes⁵⁴. Las fotografías de interés etnográfico también comprenden un álbum atribuido al propio Gustave Verniory, que cuenta con 59 fotografías tomadas con una cámara aficionada⁵⁵. Estas fotografías complementan los apuntes tomados por Verniory en su texto “Scènes Indiennes d’Araucanie”: fotografías de Verniory con “el cacique Isidro”, imágenes de un funeral, de un Villatún (sic), varias tomas de personas mapuche en las calles de una ciudad que podría ser Temuco y quizá la más llamativa de todas: una persona, aparentemente el ingeniero Benjamín Vivanco, responsable de las obras del ferrocarril, posando en el jardín de la casa de Verniory junto con un Chemamull, un monumento funerario robado de un Eltún o cementerio mapuche, que terminó siendo trasladado a Bélgica y

⁵² Album sans titre, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000392.

⁵³ Félix Le Blanc, Recuerdos de Chile, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000395.

⁵⁴ Album N° 1, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000391 y Album N° 2, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000388. Sobre las menciones de Verniory a la presencia de Jottrand en la región ver Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899*, pp. 403-404.

⁵⁵ En una carta dirigida a su hermana Maria, fechada en Temuco el 17 de enero de 1899, Verniory reconocía que tenía interés hace algún tiempo por la fotografía, pero que hasta entonces había desarrollado su pasatiempo con una cámara “de calidad inferior”. Cambió ese aparato al finalizar el año 1898 por una Cartridge Kodak, una cámara portátil, que empleaba un rollo de celuloide, de muy buena calidad, que se comercializaba en Santiago y en Valparaíso. No conocemos ninguna fotografía tomada con esa nueva cámara Kodak. Todas las fotografías atribuidas a Verniory fueron tomadas con la cámara de “calidad inferior” que describe en la correspondencia. Carta de Gustave Verniory a Maria, Temuco, 17 de enero de 1899.

que actualmente forma parte de la colección del Musée du quai Branly⁵⁶. Además de las fotografías de interés etnográfico, este álbum incluye algunas fotografías de obras públicas realizadas por el propio ingeniero en los trabajos que él mismo realizó en la vía entre Temuco y Pitrufquén. Las vistas de la estación de Quepe, las fotografías del puente sobre el río del mismo nombre y varias imágenes de la construcción del puente sobre el río Toltén, todas tomadas por Verniory entre 1896 y 1897. Estas imágenes conforman un *corpus* que expone el interés del ingeniero por registrar sus propios trabajos, una labor de representación visual de las infraestructuras que había sido iniciada nada más llegar a Chile en 1889 a través de la realización de encargos a fotógrafos profesionales que registraron las operaciones que al ingeniero le interesaba destacar.

Entre las fotografías encargadas por Verniory a profesionales se cuenta una pequeña colección de 7 fotografías identificadas como obra del fotógrafo chileno Gustavo Milet Ramírez, a las que habría que agregar algunas imágenes sueltas sin identificar su autoría, en la que se destacan obras públicas construidas entre 1889 y 1892⁵⁷. También se encuentran en este archivo tres álbumes con leves variaciones entre sí, cada uno con 24 fotografías tomadas por Roberto Marks, quien registró algunas de las obras públicas en las que trabajaba Verniory hacia 1892 en la provincia de Malleco, además de paisajes rurales, urbanos y marinos de esa zona, y retratos de personas mapuches⁵⁸. ¿Cómo se utilizó este tipo de representaciones visuales en el proceso de establecimiento de una mirada al territorio durante el proceso de ocupación? Y más específicamente ¿qué nos dicen las fotografías de paisaje en las que los objetos protagónicos fueron artefactos tecnológicos, como las infraestructuras del ferrocarril, que de alguna forma se

⁵⁶ Album, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000387. El relato del robo del Chemamull del Eltún mapuche puede encontrarse en Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 415-416. El Chemamull del Musée du quai Branly se encuentra catalogado con el nombre de Poteau Funéraire, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario 70.2010.11.1.1-2.

⁵⁷ Destaco que se Gustavo Milet Ramírez fue un fotógrafo chileno porque uno de los trabajos dedicados a la experiencia de Verniory en la Araucanía se lo ubica como un fotógrafo belga. Este equívoco se encuentra en el trabajo de Lilianet Bintrup, «Gustave Verniory: entre gente, animales y trenes»: 64. Gustavo Milet Ramírez fue uno de los más conocidos fotógrafos que trabajó en la Araucanía a fines del siglo XIX. Para Margarita Alvarado, la obra de este fotógrafo es relevante porque contribuyó a establecer el montaje de lo que se pretendía que fuera el araucano ideal en un momento en que se construyó una imagen clásica sobre los mapuches. Ver Margarita Alvarado, «Pose y montaje en la fotografía mapuche. Retrato fotográfico, representación e identidad», en *Mapuche. Fotografías siglos XIX y XX. Construcción y montaje de un imaginario*, Margarita Alvarado, Pedro Mege y Christian Báez (Santiago: Pehuén, 2001), 13-27. Ver también Margarita Alvarado, «La huella luminosa de los fotógrafos de la Frontera», *Historia de la fotografía en Chile: rescate de huellas en la luz*, ed. por Abel Alexander, et. al. (Santiago: Centro Nacional Patrimonio Fotográfico, 2000), 35-45. En la pequeña colección de autoría de Milet Ramírez que se encuentra en el archivo de Verniory no se incluye retratos de mapuches tomadas por este fotógrafo.

⁵⁸ Recuerdos de Chile. Fotografía Marks, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000386; Recuerdos de Chile. Fotografía Marks, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000389; Recuerdos de Chile. Fotografía Marks, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PA000390.

contraponen a un contexto donde predominaba la naturaleza? Algunas respuestas posibles las encontramos en los registros visuales que forman parte del legado de Verniory.

Gustavo Milet Ramírez y el paisaje de la construcción

La representación de las infraestructuras como marcas en el paisaje se inicia en el momento mismo de la llegada de Verniory a Chile, cuando observó con admiración una obra que le causó fuerte impresión: el viaducto del Malleco. La descripción que efectúa Verniory en marzo de 1889, es decir, un año y medio antes de su inauguración, lo calificaba como una “obra grandiosa”, de 400 metros de extensión que se apoyaría sobre columnas metálicas, lo único que se había levantado hasta ese momento. En el tono poético que utilizaba habitualmente el ingeniero, los pilares fueron descritos como “gigantescas candelas por encima del valle”⁵⁹. La narración que utilizó Verniory para describir esta obra de ingeniería en construcción coincide con la imagen presente en varias de las fotografías adquiridas por Verniory en el momento inicial de su establecimiento en Chile, realizadas por Gustavo Milet Ramírez, fotógrafo originario de Valparaíso que se había instalado en el sur, primero en Lebu, en la costa de Arauco en 1886 y más tarde en Traiguén, en el corazón del llamado “Granero de Chile” en 1890. Desde allí Milet Ramírez se desplazaba como fotógrafo itinerante por gran parte del sur de Chile, llegando a realizar trabajos en Puerto Montt y la zona del lago Llanquihue entre 1888 y 1892. De esas décadas también datan los retratos de estudio efectuados a personas mapuche por los que su trabajo es más conocido⁶⁰.

Milet Ramírez también es autor de una obra paisajística en que los objetos ferroviarios ocuparon un rol principal. En la imagen 4 se destaca el pilar central del viaducto del Malleco, aun inconcluso, de más de 100 metros de altura, que ocupaba un lugar protagónico en estas algunas de las fotografías en las que se estampó el timbre de la casa fotográfica de Milet. En ellas el pilar metálico se observaba en primer plano y en el fondo se observa la ladera del cerro en el apoyo sur del viaducto, perforada por una cantera desde la que se extraía material para la construcción de la vía⁶¹. Otra imagen, tomada esta vez a distancia, a unos 500 metros hacia el oriente de la obra, muestra la construcción del viaducto en la misma fase que la imagen anterior, lo que permite afirmar que se trataba de imágenes de una misma serie, con toda seguridad tomadas el mismo día. Como se observa en la imagen 5, desde una perspectiva más amplia es posible apreciar un paisaje tecnológico en obras, en el que aparecen en conjunto el río Malleco, las amplias dimensiones del valle, el corte de los cerros que deben ser superados por la infraestructura y las columnas de acero sobre las que se sostendrá el puente en el futuro. Esta

⁵⁹ Verniory, *Diez años en la Araucanía...*, 76.

⁶⁰ Hernán Rodríguez, *Historia de la Fotografía, Fotógrafos en Chile durante el siglo XIX* (Santiago: Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico, 2001), 133.

⁶¹ Gustavo Milet Ramírez, *Pont sur le Malleco à Collipulli*. Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PPO194274.

fotografía, que no ha sido identificada por el archivo, pero que corresponde sin dudas a la obra de Gustavo Milet Ramírez, muestra una perspectiva clara del paisaje tecnológico que sugiere la presencia de una gran infraestructura industrial en la Frontera mapuche⁶².



Imagen 4. Gustavo Milet Ramírez, “Pont sur le Malleco à Collipulli. Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PP0194274.

⁶² El archivo registra esta imagen sin autoría porque a diferencia de las fotografías anteriores ésta carece del timbre de Milet Ramírez en el cartón sobre la que está pegada la albúmina. Observada en su contexto es evidente que se trata de una obra del mismo autor. Anonyme, Construction du Pont sur le rio Malleco à Collipulli, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PP0194270.



Imagen 5. Gustavo Milet Ramírez, “Construction du Pont sur le rio Malleco à Collipulli, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PP0194270.

Otras dos fotografías con el timbre de Milet Ramírez dan cuenta específicamente de las obras ejecutadas por Gustave Verniory en la sección entre Victoria y Temuco del Ferrocarril del Sur, específicamente en el tramo del que estaba a cargo entre los ríos Perquenco y Curaco, también en la provincia de Malleco, algunos kilómetros al sur del viaducto. Se trata de una fotografía del campamento que utilizaban los ingenieros y carrilanos en las inmediaciones del río Quillén y otra imagen del puente provisorio sobre ese río, desarrollado en carpintería, tal como se encontraba en mayo de 1892⁶³. Ambas fotografías dan cuenta por primera vez de la autorrepresentación del ingeniero, que se muestra en las fotografías junto con su equipo y algunos obreros. El propio Verniory describe la fotografía que se presenta en la imagen 6 en una carta indicando los objetos que se observan en ella, como las tiendas de campaña y las ramadas que servían de comedor y de caballerizas. También hace mención a las personas que aparecían en la fotografía: Álvarez, también ingeniero y el propio Verniory, ambos montando en sus caballos. Sobre sí mismo Verniory decía “Delante de las tiendas, montando a ‘Pirata’, el caballo que me regaló don Fidel,

⁶³ Camp de Quillen, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PP0194271 y Sans titre [Construction d'un pont], Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PP0194276.

aparezco con pantalones ceñidos, botas cortas, grandes espuelas, estribos de madera tallada, la manta de verano echada sobre el hombro”⁶⁴. Otras diez personas aparecen en la fotografía, pero el ingeniero no señala nada sobre ellas. Debemos suponer que se trataba de obreros del ferrocarril y otros empleados, como cocineros y ayudantes, que no merecieron una mención por parte del belga. Estas personas se confundían con un paisaje de fondo: “un resto de selva y el bosque bajo formado por bambúes de ramaje muy tupido, donde se oculta la cocina y habita la servidumbre”⁶⁵. La cuarta fotografía de la serie de Milet que me interesa destacar puede verse en la imagen 7 y está directamente vinculada con la anterior. Muestra también a los mismos ingenieros Verniory y Álvarez, y posiblemente a otros operarios de las faenas ferroviarias, en el sitio de construcción del puente de carpintería sobre el río Quillén, obra provisoria mientras se desarrollaba la infraestructura definitiva, que sería realizada en acero por la empresa Creusot, la misma compañía responsable de la construcción del viaducto del Malleco. Como se ve a la derecha de la imagen, el puente estaba inconcluso y el maderamen aparentaba carecer de apoyo en uno de sus lados. Aunque el puente era el objeto protagonista de la fotografía, también aparecía un grupo de personas en una posición privilegiada, a la izquierda de la imagen. Entre ellos se destaca, vestido de negro, Gustave Verniory. Un grupo de técnicos lo acompañaban y jugaban con un perro. Sobre el puente, en posiciones más distantes y menos distinguibles, se ven nuevamente diez personas que suponemos son los obreros que participaban en la construcción de la obra. Al fondo se aprecian los grandes árboles de la selva virgen que Verniory contribuía a desmontar para la construcción de infraestructuras ferroviarias de madera como esta.

Resulta interesante constatar que tanto las fotografías del viaducto del Malleco como las imágenes tomadas por Milet Ramírez en el campamento y el puente de Quillén eran fotografías de construcción, donde se mostraba obras inconclusas, en las que se destacaba el proceso constructivo y no sus resultados finales. Constituyen el testimonio de la operación realizada en terreno, pero no pueden difundirse como ejemplos de la maestría empleada para llegar a un fin que no se había conseguido aún. De hecho, el 27 de mayo de 1892, pocos días después de la visita de Milet Ramírez a las obras de Quillén, un “ciclón giratorio” destruyó gran parte de las obras de madera que se habían ejecutado hasta entonces, retrasando largamente la finalización de este trabajo⁶⁶. Aunque las fotografías de construcción fueron empleadas con fines de registro técnico, como un medio para dar cuenta a especialistas de los avances llevados hasta cierto momento en las obras de infraestructuras, como es el caso de las tomas realizadas al viaducto del Malleco, es posible que las fotografías que tomó Milet Ramírez al campamento y el puente de Quillén hayan tenido el interés personal de Verniory, quien las envió a sus familiares en Bélgica, de mostrarse a sí mismo como un hombre de acción que se encontraba inmerso en un proceso

⁶⁴ Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 237.

⁶⁵ *Idem*.

⁶⁶ *Ibidem*, 248-249.

de transformación material profunda de un territorio antes intocado por las técnicas modernas, cuyo trabajo incidía en la construcción de un nuevo paisaje en la Araucanía.



Imagen 6. Gustavo Milet Ramírez, “Camp de Quillem, Mars 1892”. Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Phtographies, Número de Inventario PP0194271



Imagen 7. Gustavo Milet Ramírez, “Pont en charpente de Quillem, Mars 1892”, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Número de Inventario PP0194276

Roberto Marks y el paisaje del ferrocarril

Algo diferente sucedió con el registro de las obras ya terminadas, como las que documentó el fotógrafo Roberto Marks por encargo de Verniory. Según Hernán Rodríguez, Roberto Marks estuvo activo en Valparaíso desde 1877. En la década siguiente se trasladaría a Concepción donde abriría una casa fotográfica con sucursales en Talca y Chillán, las que cerraría después de establecerse definitivamente en Concepción en 1891⁶⁷. El mismo Rodríguez indica que Roberto Marks además de ofrecer atención fotográfica domiciliaria en Concepción, se dedicó a prestar un servicio itinerante en los territorios del sur en las últimas dos décadas del siglo XIX. En efecto, la presencia de Marks en los medios de prensa de las nuevas ciudades de la colonización fue permanente durante la década de 1890. En 1892, por ejemplo, el diario *El Victoria*, de la ciudad del mismo nombre, indicaba que este “artista fotográfico” que se encontraba en Collipulli visitaría

⁶⁷ Ver Rodríguez, *Historia de la Fotografía, Fotógrafos en Chile durante el siglo XIX...*, 129-130.

pronto la ciudad de Victoria para “tomar planchas de vistas y de las personas que lo deseen”⁶⁸. Su presencia en los medios periódicos de la región se mantuvo a lo largo de toda la década de 1890, tal como lo confirman notas publicadas en el diario *El Colono*, de la ciudad de Angol, donde Marks ofrecía su trabajo itinerante en esa ciudad y en Collipulli, para realizar retratos de familias, de aspirantes a Granaderos del ejército y otros trabajos fotográficos antes de regresar a Concepción⁶⁹. Lo más probable es que el trabajo itinerante por las ciudades sureñas se concentrara en los meses de la primavera y el verano, relativamente más secos y mejor iluminados, mientras que el resto del año estaría dedicado al trabajo en su estudio.

Con toda seguridad Gustave Verniory entró en contacto con el fotógrafo Roberto Marks cuando éste visitó Victoria y otros pueblos cercanos en noviembre de 1892. En ese momento Verniory vivía en Lautaro. De este encuentro surgió un encargo bastante preciso: registrar las obras que había desarrollado el ingeniero belga en los últimos tres años en la Araucanía. El resultado de este encargo fue la preparación de tres álbumes fotográficos, cada uno con 24 fotografías, con leves variaciones entre sí, donde efectivamente se registraron los avances en la construcción del Ferrocarril del Sur, en el tramo entre los ríos Perquenco y Curaco⁷⁰. Estos álbumes además incluyen fotografías con vistas urbanas de las ciudades de Nueva Imperial y Galvarino, algunos paisajes rurales, vistas del río Imperial y varias fotografías de carácter etnográfico entre las que se incluyen imágenes de familias junto a rucas mapuche y retratos de personas mapuche tomadas en estudio. Es muy posible que estas imágenes formaran parte del catálogo que ofrecía el fotógrafo a sus clientes, y que Verniory adquiriera algunas de éstas para complementar los álbumes que le encargó, donde destacaban las imágenes del ferrocarril en construcción. Del total de las imágenes de estos álbumes, sólo nueve fotografías mostraban escenas de la transformación territorial que significó la construcción del ferrocarril en la Araucanía.

¿Qué función práctica tuvo el registro fotográfico que efectuó Roberto Marks sobre las obras ferroviarias en la Araucanía durante el siglo XIX? ¿Qué lugares precisos registraron estas fotografías de paisajes? ¿De qué manera Marks compuso unos paisajes del ferrocarril y cómo aparecía en su obra el encuentro entre la tecnología y la naturaleza en el contexto de la ocupación? Es claro que el encargo de Verniory tenía el propósito de registrar los alcances de su trabajo en la Araucanía. Estos tres álbumes deben considerarse como una especie de *brochure*, un folleto de difusión de su obra que le permitiera, quizá, conseguir encargos en otros lugares, si tomaba la decisión de volver a Europa. Ello explica que existan tres álbumes si no iguales, sí muy

⁶⁸ «Fotografía», *El Victoria* (27 de noviembre de 1892).

⁶⁹ «Fotografía Marks. Rebaja de precios», *El Colono* (11 de octubre de 1898); y «Fotografía Marks», *El Colono* (29 de octubre de 1898).

⁷⁰ Recuerdos de Chile. Fotografía Marks, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Números de Inventario PA000386, PA000389 y PA000390.

parecidos y que estos fueran enviados a Bélgica una vez elaborados. En un documento encontrado en el Fondo del Ministerio de Industria y Obras Públicas en el Archivo Nacional, un ingeniero alemán de apellido Frahm, contratado por el Estado chileno casi en el mismo momento que Verniory, solicitaba al ministro de la cartera la liberación de los aranceles de ingreso de una caja con fotografías de puentes realizados por la industria siderúrgica Harkort, de Duisburg, que serían de utilidad como modelos para el diseño de puentes ferroviarios en Chile⁷¹. Se podría especular que las fotografías de Verniory también podrían tener esa utilidad en Bélgica o en otro lugar donde Verniory fuera destinado en el futuro para la realización de obras de ingeniería, en este caso para la construcción de puentes ferroviarios de carpintería, como la mayor parte de las obras que construyó el ingeniero belga al inicio de su estadía en Chile.

Los paisajes infraestructurales que registró Roberto Marks están concentrados en la línea entre Victoria y Lautaro, donde residió Verniory en los primeros años de su estadía en Chile. Las nueve fotografías del paisaje ferroviario registran obras ya terminadas: cuatro de ellas muestran el gran puente de madera del río Quillén; una está dedicada al puente de madera sobre el Perquenco, mucho más pequeño que el anterior; otra ilustra el arco de mampostería y albañilería del puente Tricauco; una fotografía muestra la trinchera ferroviaria del Saco; otra, la única fechada con relativa precisión, “fin 1892”, presenta una vista frontal de la vía férrea entre Lautaro y Quillén; y la última muestra, desde un punto alto, el terraplén sobre el que se construyó la vía férrea entre Quillén y Lautaro. A diferencia de las fotografías genéricas de paisajes, ciudades y costumbres que completaban estos álbumes, las nueve fotografías dedicadas a los paisajes ferroviarios incluían también a los ingenieros, que se presentaban en las imágenes en una cuidada jerarquía, en la que Verniory, uno de los responsables en terreno de las obras aparece en un lugar secundario respecto de quien parece ser el ingeniero jefe, Luis Robert de la Mahotière, que está presente en ocho de las nueve fotografías. Gustave Verniory está presente en cuatro fotografías, en tres de imágenes de los puentes Perquenco y Quillén y en la vista frontal sobre la vía.

Por sus dimensiones, su materialidad y su contexto territorial, las cuatro fotografías que dan cuenta del puente Quillén ya terminado ilustran de buena forma la imagen del paisaje del ferrocarril en la Araucanía al finalizar el siglo XIX. En la imagen 8 se observa en primer plano al ingeniero Luis Robert de la Mahotière, quien aparece rodeado de una espesa vegetación de arbustos, entre los que parece dominar la zarzamora, muy utilizada en ese momento en las faenas ferroviarias y el michay o calafate. En contraste con esa espesura, los cerros que aparecen al fondo de la fotografía muestran cómo la ocupación del antiguo territorio mapuche, así como la instalación de estas infraestructuras modernas, estaban asociadas a la explotación del bosque, de donde se extraía la madera necesaria para la construcción de los ferrocarriles. Se trataba de

⁷¹ Archivo Nacional Histórico, *Fondo Ministerio de Obras Públicas, Decretos 1885-1891*, vol. 76, s/f.

una expresión visual del modo en que la explotación del bosque y la consideración de la naturaleza como un recurso económico constituyó un aspecto de central importancia en el proceso de colonización de los territorios indígenas al sur del río Biobío durante la segunda mitad del siglo XIX. Por otro lado, el objeto protagónico de esta imagen de paisaje es la estructura de madera del puente Quillén, de una extensión cercana a los 500 metros, un objeto tecnológico que permitió nivelar el paisaje para permitir la circulación del ferrocarril que llegaría a Temuco a mediados de la década de 1890. Sobre el puente de madera se observa una locomotora y tres carros cargados también con madera, que están detenidos sobre el puente para permitir al fotógrafo registrar esta imagen de forma nítida, simulando estar cruzando el río Quillén, que se ve en el centro de la imagen. En los terrenos despejados que se ubican a la derecha de la ribera del río se observan acumuladas las tablas que han resultado del trabajo de tala del bosque. Estas maderas tratadas serán trasladadas en el mismo ferrocarril para servir en la construcción de las ciudades del sur o bien para ser exportadas hacia la zona central de Chile, que a partir de este momento fue conectada con esta región. Las llamadas “torres” de madera, también conocidas como “castillos” en la jerga empleada por los pasajeros del ferrocarril, se acumularán en las inmediaciones de las estaciones y las vías férreas hasta bien entrado el siglo XX, cuando el monocultivo de pinos y eucaliptus y su traslado en camiones reemplace esta forma inicial de explotación capitalista de la naturaleza que registra la obra de Roberto Marks.

Por su parte, la imagen 9 muestra otro paisaje ferroviario de la Araucanía. En esta fotografía el objeto protagónico lo ocupa el terraplén construido para nivelar el terreno y permitir el paso del ferrocarril. El terraplén está recién construido y se observa que no ha sido plantado con zarzamoras, como era habitual hacer para consolidar el talud y evitar los derrumbes que podrían generar las lluvias. Una dresina manual trasladaba a un grupo de cuatro ingenieros que podrían estar inspeccionando la obra, aunque sabemos que en este caso están posando para el fotógrafo. La fotografía fue tomada en la vía entre Lautaro y Quillén desde un punto alto, posiblemente una roca que obligó a los ingenieros a construir una curva en la vía férrea para esquivarla. Desde allí se ve que el camino de hierro se dirige recto hacia la boscosa línea del horizonte. En esa recta se logra apreciar muy bien el corte que supuso la construcción de la vía férrea sobre el bosque, otra manifestación de la explotación de los bosques de roble pellín o *hualle* que fueron empleados masivamente en las operaciones de infraestructura.



Imagen 8. Roberto Marks, "Pont de Quillem". Recuerdos de Chile. Fotografía Marks, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Numéro de Inventario PA00389.



Imagen 9. Roberto Marks, "Remblai entre Quillem et Lautaro" Recuerdos de Chile. Fotografía Marks, Musée du quai Branly, Fonds Gustave Verniory, Photographies, Numéro de Inventario PA00389.

Aunque la obra paisajística de Marks ha sido más bien esquiva en los archivos públicos, recientemente hemos localizado un interesante conjunto de fotografías conservadas en una colección privada que de alguna forma complementa y complejiza el *corpus* de imágenes encargadas por Verniory⁷². Se trata de un conjunto de 81 fotografías realizadas por Roberto Marks por encargo de uno de los ingenieros que trabajó en el ramal de Concepción a Curanilahue, conocido como el Ferrocarril del Carbón, construido por *The Arauco Company Limited*, dirigida por el ingeniero norteamericano Guillermo Delano entre fines de la década de 1880 y comienzos de la de 1890. Las fotografías fueron posiblemente encargadas por “Mr. Walker”, el único ingeniero que aparece individualizado en la colección, quien trabajaba en la construcción de estas obras. Todas estas fotografías fueron pegadas sobre un cartón con un pie de imagen manuscrito que indicaba el lugar, la actividad o la infraestructura que mostraba con una leyenda en inglés. La única fotografía que no fue pegada en un cartón contiene el timbre de la casa fotográfica de Roberto Marks, lo que nos permite identificar la autoría del conjunto. Estas imágenes muestran muchos más elementos que las fotografías del conjunto pertenecientes a Verniory e incluyen tomas del puente ferroviario sobre el río Biobío, de varios de los 12 túneles construidos en esta vía y de una serie de cortes, terraplenes, estaciones y puentes en lugares como Concepción, Laraquete, Colcura, Chivilingo, Curanilahue o Carampangue. A diferencia de los álbumes conservados en el Musée du quai Branly, en este caso sólo la toponimia hace referencia a que se trata de una zona de reciente ocupación del Estado chileno y con abundante presencia mapuche. De hecho, en estas fotografías no se hace ninguna mención a los aspectos etnográficos que interesaban a Verniory y que lo llevaron a encargar también fotos donde aparecieran personas mapuches. Pero tal como en las fotografías que pertenecieron a Verniory en este conjunto la degradación del paisaje motivada por la explotación maderera comparece con gran fuerza. En este caso es interesante notar cómo el fotógrafo contrastaba la exuberancia de la zona boscosa especialmente en los sectores ribereños de ríos y arroyos como el Maquehua, Naghuayan o Colico, sus fuentes de agua y una gran densidad arbórea como la que se exponía en algunas de las fotografías, frente a la total devastación y acelerada desertificación en las zonas donde se ubicaban las faenas ferroviarias y mineras, especialmente en las del valle de Curanilahue, que ocupó un espacio de atención significativo para el fotógrafo Roberto Marks, tal como se aprecia en la imagen 10.

⁷² Prácticamente no se ha encontrado información significativa sobre el trabajo de Roberto Marks en los archivos fotográficos chilenos de dominio público que se han revisado hasta ahora, con excepción de una pequeña muestra de retratos de su autoría que se encuentran en el Museo Histórico Nacional. Algo diferente sucede en la colección privada Alejandro de la Fuente, que conserva una amplia colección de fotografías de paisajes ferroviarios de autoría de Roberto Marks que datan aproximadamente de 1890. Estas fotografías se encuentran en las cajas rotuladas con los números 41 y 42 de esa colección.



Imagen 10. Roberto Marks, "Decent to the Curanilahue Valley". Colección Alejandro de la Fuente, Caja 42.

5. Conclusiones

En este trabajo se ha abordado el estudio de las transformaciones del paisaje en la Araucanía que se desprenden de los documentos escritos y visuales conservados en la colección del ingeniero belga Gustave Verniory. Entendido el paisaje en su doble acepción de porción de la superficie terrestre y como forma de representación cultural de ese espacio, se ha interrogado el modo en que Verniory, en tanto agente de la colonización estatal de los territorios mapuches, interpretó las formas de la naturaleza en su narración, ya sea en sus cartas personales o en su relato de viaje. Específicamente se ha analizado la conformación de algunas figuras de paisaje entre las que se cuentan las ideas de la selva virgen, el jardín y la montaña, que se consignan entre otros elementos que ocuparon un lugar relevante en la conformación de un pensamiento paisajístico en la obra escrita de Verniory. La sensibilidad personal del autor, en la que valoraba estéticamente su visión del territorio y la naturaleza, así como las fotografías que forman parte de su colección anticipan el modo en que se construyeron posteriormente las ideas de paisaje en la Araucanía, en el tránsito entre las ideas de lo sublime y de lo bello durante el siglo XX.

Por otro lado, se ha atendido la forma de representar visualmente los paisajes de las transformaciones tecnológicas suscitadas por la introducción del ferrocarril en el territorio mapuche, acción en la que Verniory contribuyó a través de su trabajo práctico en terreno y el registro fotográfico de esa obra. La fotografía fue empleada para construir imágenes de un paisaje del progreso, establecidas en consonancia con el proceso de explotación colonial de la naturaleza que se estableció en la Araucanía a fines del siglo XIX. A partir de esas imágenes es posible considerar a las infraestructuras modernas como paisaje, tal como se manifiesta en la obra de Gustavo Milet Ramírez y Roberto Marks, fotógrafos itinerantes del sur de Chile que fueron contactados por el ingeniero belga para registrar sus intervenciones materiales sobre el espacio.

Las figuras de paisaje que aparecen en la narrativa y los testimonios gráficos de la transformación del territorio desembocaron en la producción de un paisaje tecnológico asociado al desarrollo ferroviario. Esto es ejemplo de la consideración simultánea del paisaje como hecho cultural y material, que al mismo tiempo que se manifestaba en una transformación física del espacio lo hacía a través de la producción de imágenes subjetivas en torno a las que se establecieron las identidades territoriales. Específicamente, en el proceso de colonización de los territorios indígenas del sur de Chile podemos ver cómo fue empleado el paisaje, en tanto reflexión sensible y como imagen visual, como un dispositivo político que contribuyó por medios no militares a conformar una idea de la nación, en este caso chilena, en un territorio que hasta fines del siglo XIX se encontraba más allá de los límites del país. Las apreciaciones estéticas del paisaje que observamos en el caso de Verniory prefiguraron la producción de una imagen estatal del paisaje construido desde la práctica turística que se consolidaría a través de la extensión de la vía férrea hasta Puerto Montt, concluida en 1912, infraestructura que facilitaría el conocimiento de esta región para personas que provenían de la zona central de Chile. El viaje en ferrocarril, pero sobre todo el consumo turístico asociado a estos viajes que ya pueden empezar a registrarse en la época en que Verniory trabajaba en esta región⁷³, contribuyó a establecer una idea canónica del sur de Chile como paisaje, algo que se consolidaría con claridad a partir de las décadas de 1920 y 1930. En otro sentido la mirada de Verniory también fue anticipatoria: tanto en las fotografías de la construcción de la vía férrea como en algunas referencias escritas en sus cartas y su relato, encontramos el germen de una sensibilidad ecológica, ciertamente contradictoria, que al tiempo que se enorgullecía de llevar adelante la tarea de progreso que significaba la construcción de la vía férrea entre los bosques, también se lamentaba por iniciar un proceso de devastación de la selva que tanto admiraba. Verniory lo lamentaba de esta forma cuando se despedía de Chile en 1899: “Lloro interiormente al atravesar a sesenta kilómetros por

⁷³ Un buen ejemplo de esta mirada la encontramos en el trabajo de José A. Alfonso, *Un viaje a Valdivia. La civilización alemana en Chile* (Santiago: Imprenta Moderna, 1900).

hora la ex selva virgen del Saco donde sufrí tanto pero cuyo esplendor pasado me maravilla todavía. Hoy día, ¡qué triste banalidad!, se ha procedido al roce en todas partes”⁷⁴.

La aproximación a las fuentes documentales de Verniory complejizan mucho el trabajo de los historiadores chilenos, que hasta hace poco tiempo se habían acercado a la obra de este ingeniero únicamente a través del relato de viajes publicado por primera vez en español en la década de 1970. La disponibilidad de nuevos recursos históricos, registros escritos y obras fotográficas, conservados en archivos públicos y accesibles, al menos parcialmente de forma remota, amplían mucho las posibilidades de investigación. Parece urgente profundizar en el estudio de este ingeniero y observar las conexiones que estableció con el trabajo etnográfico desarrollado por los llamados araucanistas a fines del siglo XIX. Seguramente la lectura y posterior traducción de “Scènes indiennes d’Araucanie” provocará el interés de muchos otros investigadores que buscan profundizar en el estudio histórico de la ocupación chilena de los territorios mapuches durante el siglo XIX. Este trabajo espera haber contribuido a explicar un pequeño campo de la obra de Verniory referida al paisaje. Muchos otros aspectos del proceso histórico de la ocupación y colonización de la Araucanía restan por ser relevados en futuros trabajos.

Bibliografía y fuentes

Fuentes Primarias

Archivo Nacional Histórico de Chile (ANH), *Fondo Ministerio de Obras Públicas*, vol. 76, Decretos 1885-1891.

Archives du Musée du quai Branly Jacques Chirac, Fonds Gustave Verniory, Courriers

Archives du Musée du quai Branly Jacques Chirac, Fonds Gustave Verniory, Photographies

Colección Fotográfica Particular Alejandro de la Fuente

Periódicos

El Colono (Angol)

El Mercurio (Valparaíso)

El País (Concepción)

El Victoria (Victoria)

Documentos audiovisuales

Ignacio Agüero, *Notas para una película*. Santiago: Ignacio Agüero & Asociados-Fulgurance Productora, 2022, Documental, 105 minutos.

⁷⁴ Verniory, *Diez años en la Araucanía 1889-1899...*, 485.

Bibliografía

- Alfonso, José A. *Un viaje a Valdivia. La civilización alemana en Chile*. Santiago: Imprenta Moderna, 1900.
- Alvarado, Margarita. «Pose y montaje en la fotografía mapuche. Retrato fotográfico, representación e identidad». En *Mapuche. Fotografías siglos XIX y XX. Construcción y montaje de un imaginario*. Margarita Alvarado, Pedro Mege y Christian Báez, 13-27. Santiago: Pehuén, 2001.
- Alvarado, Margarita. «La huella luminosa de los fotógrafos de la Frontera». En *Historia de la fotografía en Chile: rescate de huellas en la luz*, editado por Abel Alexander, Margarita Alvarado, Karen Berestovoy, Andres Diaz, Jose Gransse y Juan Marinello, 35-45. Santiago: Centro Nacional Patrimonio Fotográfico, 2000.
- Andermann, Jens. *Jardín*. Talca: Bifurcaciones, 2023.
- Antivil-Marinao, Wladimir. «Fragmentos territoriales en la colonización del espacio rural de la Araucanía del siglo XIX». *Revista AUS*, nº 28 (2020): 4-12, doi: <https://doi.org/10.4206/aus.2020.n28-02>.
- Antivil-Marinao, Wladimir. «Una mirada a la Araucanía: construcciones territoriales en la colonización chilena en el siglo XIX». *Revista Urbano* 20, nº 35 (2017): 6-17. doi: <https://doi.org/10.22320/07813607.2017.20.35.01>.
- Antivil-Marinao, Wladimir. «Los planos de colonización de Cautín y Malleco (1916-1917): expresión de la morfología de la Araucanía». *Revista de Urbanismo*, nº 42 (2020): 134-150. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.55710>.
- Barría, Tirza. «Araucanía, formas y dispositivos del territorio colonizado: la Carta General de Colonización de la Provincia de Cautín, 1916: Chile». Tesis para obtener el grado de Doctora en Arquitectura y Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile (2021) <https://repositorio.uc.cl/xmlui/handle/11534/62930>.
- Bello, Álvaro. «Cordillera, naturaleza y territorialidades simbólicas entre los mapuche del siglo XIX». *Scripta PhilosophiæNaturalista* 6 (2014): 21-33.
- Bello, Álvaro. *Nampülkafe. El viaje de los mapuches de la Araucanía a las pampas argentinas. Territorio, política y cultura en los siglos XIX y XX*. Temuco: Universidad Católica de Temuco, 2011.
- Bengoa, José. *Mapuche, colonos y el Estado nacional*. Santiago: Catalonia, 2014.
- Berque, Augustin. *El pensamiento paisajero*. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2009.
- Brintrup, Lilianet. «Gustave Verniory: entre gente, animales y trenes. Araucanía 1889-1899». *Anales de Literatura Chilena* 8 (2007): 55-80
- Bodei, Remo, *La forma de lo bello*. Madrid: Visor, 1998.
- Bodei, Remo. *Paisajes sublimes. El hombre ante la naturaleza salvaje*. Madrid: Siruela, 2011.
- 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* 3, nº 1: 10–32, doi: <https://doi.org/10.3232/RHI.2010.V3.N1.01>.

- Booth, Rodrigo y Catalina Valdés. «De la naturaleza al paisaje. Los viajes de Francisco Vidal Gormaz en la colonización visual del sur de Chile». *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas 'Mario J. Buschiazso'* 46, nº 2 (2016): 199-2016, acceso el 07 de octubre de 2023, http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2362-20242016000200009&lng=es&nrm=iso.
- Catepillán, Tomás. «Islas exóticas: paisaje imaginado de los confines australes (Chiloé y Chile en el siglo XIX)». *Historia 396* 10, nº 1 (2020): 115-148, acceso el 07 de octubre de 2023, <http://www.historia396.cl/index.php/historia396/article/view/399/169>.
- Correa, Martín. *Historia del despojo. El origen de la propiedad particular en el territorio mapuche*. Santiago: Pehuén Editores-Ceibo Editores, 2021.
- Chihuailaf, Arauco. «El Estado chileno y la región de la Frontera a fines del siglo XIX». *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM*, nº 28 (2014), doi: <https://doi.org/10.4000/alhim.5108>.
- Cosgrove, Denis. «Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* 34 (2002): 63-89, acceso el 9 de octubre de 2023, <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/428/399>.
- Escalona, Miguel y Jonathan Barton, «A 'landscapes of power' framework for historical political ecology: The production of cultural hegemony in Araucanía-Wallmapu», *AREA* 52, nº 2 (2020): 445-454. doi: <https://doi.org/10.1111/area.12591>.
- Escalona, Miguel y Jonathan Barton. «El 'Granero de Chile': Una ecología política histórica de la construcción de un paisaje de poder en Wallmapu (Araucanía)». *Revista de Geografía Norte Grande*, nº 80 (2021): 81-102. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022021000300081>
- Descola, Philippe. *Más allá de naturaleza y cultura*. Buenos Aires: Amorrortu, 2012.
- Flores, Jaime y Alonso Azócar. «Mapas para el Estado. La representación de la Araucanía: 1836-1916». *Scripta Nova* 21, nº 562 (2017), doi: <https://doi.org/10.1344/sn2017.21.18344>.
- Harambour, Alberto y Álvaro Bello. «La Era del Imperio y el colonialismo poscolonial: conceptos para una historia de las fronteras de la civilización en América Latina». *Anuario colombiano de historia social y de la cultura* 47, nº 2 (2020): 253-282, doi: <https://doi.org/10.15446/achsc.v47n2.86161>.
- González, José Ignacio y Patricio Bernedo. «Cartografía de la transformación de un territorio: La Araucanía 1852-1887». *Revista de Geografía Norte Grande*, nº 54 (2013): 179-198, doi: <https://doi.org/10.4067/S0718-34022013000100010>.
- Grebe, María Ester. «El subsistema de los ngen en la religiosidad mapuche». *Revista Chilena de Antropología*, nº 12 (1993-1994): 45-64.
- Le Bonniec, Fabien. «Reconfiguration des figures paysagères et transformations environnementales en pays mapuche (XIXe- XXe siècles)». *Caravelle Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien* 102 (2014): 165-185, doi: <https://doi.org/10.4000/caravelle.848>.
- Le Bonniec, Fabien. «What is a Landscape for the Mapuche? Controversies around the representations of the landscapes of Southern Chile (19th-20th Centuries)», acceso el 9 de octubre de 2023, <https://videoartresearch.org/blog/bio/fabien-le-bonniec/>.

- Lenz, Rodolfo. *Estudios Araucanos. Materiales para el estudio de la lengua, la literatura i las costumbres de los indios mapuches o araucanos*. Santiago: Imprenta Cervantes, 1895-1897.
- Maderuelo, Javier. *El paisaje. Génesis de un concepto*. Madrid: Abada, 2005.
- Martin, Angèle, Paz Nuñez-Regueiro y Carine Peltier. «Araucanie-Bruxelles-Paris : la collection Gustave Verniory au musée du quai Branly». *Gradhiva. Revue d'anthropologie et d'histoire des arts*, nº 12 (2010): 218-227: doi: <https://doi.org/10.4000/gradhiva.1962>.
- Martin, Angèle. «Gustave Verniory (14 octobre 1865-4 mai 1949), portrait sensible». En *Dix Années en Araucanie 1889-1899*. Verniory, Gustave, XI-XCIV. París: Colibris-Musée du quai Branly, 2012.
- Montero Jaramillo, Andrés. *Teodoro Schmidt Wichsel, un inmigrante ejemplar*. Santiago: El Líbero, 2020.
- Mora-Nawrath, Héctor y Mario Samaniego-Sastre. *El pueblo mapuche en la pluma de los araucanistas. Seis estudios sobre construcción de alteridad*. Santiago: Ocho Libros Editores, 2018.
- Navarro Floria, Pedro, coord. *Paisajes de progreso. La resignificación de la Patagonia norte*. Neuquén: Universidad Nacional de Comahue, 2007.
- Núñez-Regueiro, Paz. «Entre Mapuches, Chiliens et colons. Gustave Verniory, un ingénieur belge au service de la colonisation en Araucanie (1889-1899)». En *Dix Années en Araucanie 1889-1899*. Verniory, Gustave, XCV-CLVI. París: Colibris-Musée du quai Branly, 2012.
- Otazo, Jaime y Eduardo Gallegos. «La frontera infranqueable: la Araucanía en los relatos de viaje de dos ingenieros francófonos en el Chile de fines del siglo XIX (Gustave Verniory y Camille Jacob de Cordemoy)». *Revista S*, nº 5 (2011): 127-144.
- Pérez, Leonel, Yabel Arévalo y Pablo Fuentes. «Tramas urbanas y trazados ferroviarios de la Ocupación Estatal en la Araucanía». *Revista de Historia. Universidad de Concepción*, nº 30 (2022): doi: <https://doi.org/10.29393/RH30-14TULP30014>.
- Picone, María de los Ángeles. «Legitimizing and Resisting Spatial Violence in Southern Chile (1890s-1910s)». *Historia Crítica*, nº 82 (2021): 55-78, doi: <https://doi.org/10.7440/histcrit82.2021.03>.
- Pinto Rodríguez, Jorge. *La formación del Estado y la nación, y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*. Santiago: DIBAM-Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 2003.
- Rodríguez, Hernán. *Historia de la Fotografía, Fotógrafos en Chile durante el siglo XIX*. Santiago: Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico, 2001.
- Sagredo, Rafael. «De la naturaleza a la representación. Ciencia en los Andes meridionales». *Historia Mexicana* 67, nº 2 (2017): 759-818, doi: <https://doi.org/10.24201/hm.v67i2.3471>.
- Sanhueza, Leonardo. *Colonos*. Santiago: Pehuén, 2011.
- Schell, Patience. «Natural History, Exploration, and Landscape in 19th-Century Chile». *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History* (2021), doi: <https://doi.org/10.1093/acrefore/9780199366439.013.467>.
- Silvestri, Graciela. «Paisaje y representación». *Prismas. Revista de Historia Intelectual* 3, nº 2 (1999): 231-245, acceso el 4 de octubre de 2023, https://prismas.unq.edu.ar/OJS/index.php/Prismas/article/view/Silvestri_prismas3.

- Silvestri, Graciela. *El color del río. Historia cultural del paisaje del riachuelo*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes-Prometeo Libros, 2004.
- Silvestri, Graciela. *Las tierras desubicadas. Paisajes y culturas en la Sudamérica fluvial*. Paraná: Universidad Nacional de Entre Ríos, 2021.
- Silvestri, Graciela y Fernando Aliata. *El paisaje como cifra de armonía*. Buenos Aires: Ediciones Nueva Visión, 2001.
- Thompson, Ian y Dietrich Angerstein. *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: DIBAM, 1997.
- Verniory, Gustave. *Diez años en la Araucanía 1889-1899*. Santiago: Editorial de la Universidad de Chile, 1975.
- Verniory, Gustave. *Diez años en la Araucanía 1889-1899*. Santiago: Editorial Pehuén, 2001.
- Verniory, Gustave. *Dix Années en Araucanie 1889-1899*. París: Colibris-Musée du quai Branly, 2012.
- Walter, François. *Les figures paysagères de la nation: Territoire et paysage en Europe (16e-20e siècle)*. París: Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2004.
- Yáñez, Juan Carlos. *El tiempo domesticado, Chile 1900-1950. Trabajo, cultura y tiempo libre en la configuración de las identidades laborales*. Valparaíso: Universidad de Valparaíso, Centro de Investigación en Innovación, Desarrollo Económico y Políticas Sociales, 2021.