

Cuatro naufragios en la Araucanía, incluido el de un tren

André Menard

Universidad de Chile, Chile

Abstract The text analyzes four accidents as milestones in the expansion of the Chilean State in the Mapuche territory. From the shipwreck of the *Joven Daniel* (1850) to the railroad incident in Cholchol (1902) and the wreck of the steamers *Cautín* (1948) and *Helvetia* (1948), accidents mark the transition from naval to land transportation and the triumph of railroads and highways. The last shipwreck in Lake Maihue (2005) reveals the historical persistence of an interpretation of accidents based on a teleology of progress, but also on the suspicion of hidden intentions behind the opacity of causes that brings them closer to the figure of the trap.

Keywords Shipwrecks. Transportation. Mapuche. History. Progress.

Índice 1 Frente a las costas de Puancho (1849). – 2 En la ribera del río Cholchol (1902). – 3 En el río Cautín (1948). – 4 En el lago Maihue (2005).

1 Frente a las costas de Puancho (1849)

En este capítulo propongo no tanto una lectura histórica del accidente en la Araucanía en los últimos ciento cincuenta años como una lectura de la producción de historicidad a partir de cuatro accidentes que, con medio siglo de distancia, han punteado el proceso de expansión del Estado chileno en territorio mapuche a partir de las distintas tecnologías de transporte que la han sostenido.¹ En términos muy esquemáticos, este proceso puede caracterizarse como la superposición y reemplazo de distintos ejes de movilidad y orientación territorial. En primer lugar, constatamos cómo la conquista del territorio mapuche por el ejército chileno implicó una primera reorientación norte-sur, por sobre «la vieja articulación este-oeste que marcó la frontera mapuche desde el siglo XVII hasta la segunda mitad del XIX. Esto es, la articulación de la economía ganadera de la Araucanía con la pampa al otro lado de la cordillera de los Andes» (Flores 2012, 2). Reorientación en la que la construcción del ferrocarril desde Santiago a Temuco primero en 1883 y más tarde hasta Puerto Montt en 1913 constituyó el factor de mayor peso. En segundo lugar, esta misma reorientación territorial y la instalación del eje ferroviario norte-sur implicó la superposición del transporte terrestre al transporte fluvial, orientado por el eje este-oeste, que –como lo han indicado distintos autores y fuentes– constituía un medio de conectividad muy relevante en el mundo mapuche independiente. Tras la incorporación del territorio mapuche a la soberanía chilena y junto con el consecuente proceso de desposesión territorial, las comunidades indígenas perdieron el acceso a los bordes riverenos y quedaron excluidas de la navegación fluvial, la que tempranamente quedó bajo el control exclusivo de las normativas legales y los dispositivos técnicos del sistema naval chileno, mediante la implementación de «vapores de línea con distintas carreras concesionadas a monopolios privados» (Chapanoff 2009, 75). Pero, como veremos, y más allá de la relativa articulación complementaria entre trenes y vapores allí donde no llegaban los ramales del ferrocarril, la tensión entre medios de transporte acuáticos y terrestres persistirá, quedando los primeros finalmente relegados a favor de los segundos. Y será justamente un accidente, un naufragio, lo que marcará su definitiva caducidad histórica, caducidad vigente hasta el día de hoy.

Pero debemos comenzar con otro naufragio, un naufragio que en cierta forma constituyó o fue transformado en un hito histórico y en la justificación de la ocupación del territorio mapuche a mediados

¹ Agradezco a Miguel Chapanoff el apoyo histórico y documental sin el cual este texto hubiera sido imposible, y también a Cristóbal Cárdenas, Gissel Cárdenas y Martín González por el minucioso trabajo de archivo.

del siglo XIX. Se trata del famoso naufragio del *Joven Daniel* frente a las costas de Puancho en el invierno de 1849, al que Benjamín Vicuña Mackenna dedicara en 1884 un pequeño libro en el que propone una interpretación de los hechos que aquí voy a seguir. La relevancia histórica de ese accidente, que podría haber quedado como un naufragio más, reside en la densidad erótico-política que le dio la presencia entre los náufragos de la joven valdiviana Elisa Bravo, recientemente casada y madre de un pequeño niño, la que según ciertas versiones habría sobrevivido al naufragio para ser tomada cautiva por el cacique Curín, transformándose en una suerte de arquetipo de la cautiva blanca y bella mancillada por la lujuria de los salvajes. Y si bien más de treinta años después del accidente seguían circulando rumores sobre testigos que la había visto en algún lugar de la Araucanía, Vicuña Mackenna plantea su libro como una refutación de estas versiones al asegurar que Elisa Bravo nunca sobrevivió al naufragio, y que toda la historia del rapto responde a un juego de calumnias e intrigas por las que cierta mapuche llamada Catalina habría buscado vengarse de la acusación de brujería que contra ella había levantado el cacique Curín. Lo notable es que esa primera intriga se ramificó elevándose hasta las más altas esferas del gobierno, motivó movilizaciones de tropas a la zona hasta culminar en la realización de un masivo parlamento en enero de 1850 entre el general José Ignacio de la Cruz y más de ciento doce mapuche, y en el cual los caciques de Tirúa y de Imperial se comprometieron a habilitar un camino por el borde costero que volviera más expedita la conexión entre Concepción y Valdivia, una prefiguración quizá de la imposición del eje terrestre norte-sur que se desatará algunos años más tarde.²

Y lo notable en el relato de Vicuña Mackenna es que, mientras demuestra la falsedad de las acusaciones contra el cacique Curín, afirma su necesidad histórica: la de haber convencido a la opinión pública de la urgencia de acabar con ese reducto de barbarie incorporando definitivamente los territorios mapuche a la República; es decir, a la civilización. El libro termina así con un panegírico a Elisa Bravo, vuelta una suerte de mártir republicana y heroína de la civilización:

Elisa Bravo, tu destino de náufraga abrió a tu patria el camino de la pacificación secular, y tu existencia en la tierra no fue estéril como el abrojo sino fragante como la flor que abre sus pétalos al sol cuando éste nace. (Vicuña Mackenna 1884, 39)

2 Para los detalles de dicho parlamento, véase N. A. G., «Crónica de la frontera», *El Correo del Sur*, Concepción, 19 de enero-11 de mayo de 1850, n.os 17-19: 26-7, 29, 33. La última correspondencia está suscrita en Arauco, 30 de abril de 1850. Le agradezco a Claudio Cratchley la comunicación de esta fuente.

Su muerte accidental accede así al estatus del sacrificio propiciatorio, puesto que si

con ella pereció todo lo suyo [...] en cierto modo su sacrificio hízola mujer histórica, especie de Janequeo cristiana de la Araucanía bárbara, porque el anhelo de hallar su tumba y de purificar su martirio dio desde esos mismos días origen y asiento a los diversos reductos y ciudades que desde el Tirúa a Imperial y desde Imperial a Toltén y a Queule, forman hoy en torno al sepulcro de Puancho la cadena y el surco de la civilización y del poder futuro del antes de ella 'Arauco no domado', y después de ella tranquila provincia y próspero albergue de la República libre pacificada. (Vicuña Mackenna 1884, 38)

De esta forma Vicuña Mackenna reconoce y hace suyo el poder tramposo de la intriga, una energía cahuinera³ que lo comunica directamente con las intrigas de Catalina y de paso con las de Curín que, al acusarla de bruja, quizá buscaba darle sentido a la fortuita opacidad de algún otro accidente particular. No es entonces menos brujeril la interpretación que Vicuña Mackenna hace del naufragio y su sinsentido, al transformar el barco y la tormenta en algo como la trampa de otro trampero invisible: ya no del brujo particular sino del progreso universal, del unívoco sentido de la Historia con mayúscula. Hegel no hablaría de trampa sino de 'astucia de la razón', esa intención providencial por la cual la mano invisible de la Idea logra siempre sacarle rendimiento a las accidentales pasiones individuales y a la serie aparentemente contingente de sus efectos. Pero es llamativo que, a esta puesta en sentido aparentemente racional del accidente, Vicuña Mackenna le superponga al principio del libro una explicación no menos supersticiosa, pero prehegeliana. En el origen de la tragedia cuenta que el «caballero Bañados», flamante esposo de Elisa, habría decidido emprender por motivo de negocios el viaje de Valparaíso a Valdivia el martes 23 de julio «desdeñando la estación rígida, lo frágil de la embarcación y el proverbio cauteloso [...] 'en día martes no te cases ni te embarques'». Y respalda esta especulación con cierto dato empírico: «¿No ha elegido una poderosa compañía de vapores los martes para sus salidas de ultramar, y no pierde así casi año a año un gran vapor desde el Illimani a la cordillera?» (Vicuña Mackenna 1884, 8). Contra la unívoca doctrina hegeliana, logra introducir así la opaca causalidad del accidente, exponiendo

3 Sobre la polisémica densidad histórica del término *cahuín*, que en el castellano chileno actual corresponde a la idea de chisme e intriga pero anteriormente significó también fiesta con borrachera, reunión e incluso una unidad social básica de la sociedad mapuche, ver Menard (2013).

la red infinitesimal de causas que revela. Pues finalmente abre la pregunta difícil de responder de qué fue lo que en definitiva causó la tragedia: ¿la tormenta?, ¿la fragilidad de la embarcación?, ¿los negocios o la decisión del caballero Bañados?, ¿el haber zarpado en día martes? El que finalmente se decante por el sentido de la historia como causa final no impide que el postulado de un trampero universal –encarnado parcialmente en la figura de un Estado– finalmente no se distinga más que por una cuestión de grado del postulado mágico de una trampa brujerilmente particular y contingente.

2 En la ribera del río Cholchol (1902)

El proceso de ocupación militar de la Araucanía se inicia en 1862 con la fundación de Angol y se desarrolla mediante el establecimiento de líneas militares a lo largo de los ríos Traiguén (1878) y Cautín (1881), hasta culminar con la refundación de Villarrica en 1883, lo que marca el momento de la definitiva derrota militar mapuche. El desarrollo de las vías férreas fue un factor fundamental en este proceso de ocupación. Ya en 1879, en plena campaña militar de ocupación, el tren llegaba hasta Renaico, al norte del territorio mapuche. Catorce años más tarde, en el momento culminante de la campaña, llegaba hasta Temuco, en el corazón del territorio mapuche hasta entonces independiente. Como dice Jaime Flores, el tren se constituyó así en el «ícono inequívoco de la llegada de la civilización». En su discurso de inauguración del viaducto del Malleco en 1890, monumental obra de ingeniería de más de cien metros de altura, el presidente José Manuel Balmaceda sostenía que

la ciencia y la industria moderna tienen un poder de creación capaz de someter todos los elementos de la naturaleza a su sabiduría y a su imperio. Agregando que, con el ferrocarril llevamos a la región del sur la población y el capital [...] necesarios para su progreso. (Flores 2012, 8)

El tren se constituía así en la materialización de los valores modernos de orden y progreso. Como escribe Flores (2012, 8), «el volumen de los excedentes productivos que generaba el territorio recién incorporado requería una vía de transporte apropiada, que además agregara los conceptos de seguridad y rapidez». Rapidez física que tenía el poder de transformar en rapidez histórica y sociológica:

Es mucha cosa el ferrocarril –escribía un periodista sobre la llegada del tren a Temuco–, trae, lleva y reparte a vapor el progreso y la civilización; los pueblos a que llega dejan su aspecto colonial para tornarlo moderno, movable, ligero, parece que el silbato de

las locomotoras despertara del letargo los centros que atraviesa y les comunicara su ligereza y actividad. (Flores 2012, 9)

Pero sabemos que, desde la perspectiva del accidente, seguridad y rapidez resultan cualidades incompatibles. En este sentido, el segundo accidente que veremos puede leerse no tanto como efecto del incremento de velocidad que permitía la locomotora, sino que como el efecto de la rapidez de la expansión de la vía férrea en medio de este contexto de exaltación civilizatoria.

Tras la llegada del tren a Temuco y su paulatina expansión hacia el sur, surge la demanda por un ramal desde esa ciudad hacia el oeste. En 1900 se inaugura la estación de Nueva Imperial y se proyecta un trazado hasta Carahue con la perspectiva de llegar hasta Puerto Saavedra en la costa. Los trabajos avanzan, pero se detienen ante la ribera del río Cholchol. Se procede a la construcción de un puente provisional a cargo del ingeniero Juan M. de la Fuentes, puente que tenía la particularidad de estar hecho no de metal sino de maderas nativas. El 5 de agosto de 1902 se celebra su inauguración. Asisten el intendente provincial, el alcalde de la comuna junto con el juez local, el párroco, etc. La Banda Instrumental de la Sociedad de Socorros Mutuos de Nueva Imperial ameniza la ceremonia con aires marciales. Según testimonios, el maquinista se muestra nervioso y, pese a la confianza del ingeniero en la resistencia del puente, duda de su capacidad para resistir las vibraciones del convoy. Finalmente el tren, que estaba compuesto por una locomotora y siete carros cargados de harina, rieles y tierra, enfrenta al puente en reversa. El ingeniero, por su parte, saluda de pie desde el primer vagón del convoy. Entonces el puente colapsa. El maquinista logra desenganchar a tiempo la locomotora de los carros que se sumergen en el río junto con los palos del puente. Mediante un telegrama el gobernador informa del accidente a la Intendencia:

Tengo el sentimiento de participar a usted que a las 2:55 p. m. de hoy, al practicarse la prueba de resistencia del puente provisional ferroviario sobre el Cholchol, hundiéndose aquel con siete carros cargados, dos con rieles y con harina y tierra los demás, pereciendo ahogados el ingeniero Juan M. de la Fuentes, el constructor del puente Jorje Howard y el empleado Alberto Howard sin que hasta este momento hayan sido hallados los cadáveres. Se hacen diligencias para hallarlos. Dos banderas salvaron a nado de la catástrofe. En este momento recibo telegrama de usted -Máquina no cayó al río. El presente servirá de suficiente informe- J. Ignacio Anguita.⁴

4 «Catástrofe ferroviaria en la línea en construcción de Temuco a Carahue», *El Cautín. Periódico liberal democrático*, Temuco, 6 de agosto de 1902.

Tal como románticamente es referido el incidente en una página web dedicada a la historia del tren en Chile, «el cadáver del ingeniero fue encontrado cerca de Puerto Saavedra y sepultado en Temuco por la Asociación de Ingenieros Ferroviarios en un nicho que es el único que no se viste de colores para Todos los Santos».⁵ En contraste con el sacrificio heroico de Elisa Bravo, la memoria aparentemente infame del ingeniero De la Fuentes indica el carácter contrahistórico del accidente que le costó la vida. El que una de sus causas inmediatas no haya sido tanto el problema de la resistencia de los materiales utilizados sino el de su ajuste a la vibración del tren hace pensar en una suerte de desafinación tanto histórica como estructural, un desfase de velocidades entre las resonancias mecánicas globales y las materias primas locales. Gilbert Simondon hablaría de un exceso de abstracción en el ajuste maquínico entre el tren y el puente, y quizá acusaría además al ingeniero de un excesivo hilemorfismo al subestimar el rol de la materia respecto de su forma. Puesto que, por más forma que haya tenido de moderno puente ferroviario, la madera y su colapso lo volvió un simulacro de puente, un puente de tramoya, una carnada. Lo interesante es que, como plantea Jaime Flores, uno de los efectos de la llegada del ferrocarril a las aldeas sureñas fue su inscripción en las redes económicas globales (aportando por ejemplo con madera a las labores mineras del norte del país), y con ella la crisis de las industrias manufactureras locales que ante la posibilidad de traer maquinarias desde el norte dejaron de producirlas localmente. En este contexto, y más allá de la negligencia individual, el accidente puede leerse como un accidente contrahistórico, como un momento de resistencia de lo local ante ese proceso de inscripción de los sistemas mecánicos locales en una red mecánica global, resistencia materializada en esas maderas nativas con las que el ingeniero construyó su propia trampa. Habrá que esperar hasta 1906 para que la empresa Creusot y Schneider logre montar un nuevo puente metálico hoy declarado patrimonio histórico. Tres años más tarde el tren llega por fin a Carahue, desde donde aún será necesario tomar la vía fluvial para llegar a Puerto Saavedra. Habrá que esperar poco menos de medio siglo para que un nuevo accidente marque el triunfo definitivo del transporte terrestre por sobre el fluvial en ese trayecto.

5 Toledo Bahamondes, Juan «La tragedia de Cholchol» en Amigosdeltren.cl: <https://amigosdeltren.cl/la-tragedia-de-cholchol>.

3 En el río Cautín (1948)

El 20 de noviembre de 1948, cerca de la una de la mañana, ocurrió el naufragio del vapor *Cautín* en el trayecto entre Carahue y Puerto Saavedra. Murieron alrededor de trescientas personas, en su gran mayoría peregrinos que se dirigían a pedir favores y cumplir sus mandas al San Sebastián de dicho puerto. Según testimonios, el barco, que tenía capacidad para un máximo de ciento ochenta personas, llevaba más de cuatrocientos pasajeros. De la revisión de las notas de prensa que cubrieron el accidente los días siguientes se desprende que, a diferencia del accidente ferroviario en Cholchol – que como vimos puede interpretarse como el efecto de un exceso de la velocidad formal respecto de la inercia histórica de unos materiales–, el naufragio del *Cautín* terminó siendo interpretado como la consecuencia del deterioro histórico de una forma técnica en decadencia: la navegación fluvial. Tras la denuncia de las negligencias individuales y contingentes vemos dibujarse la imagen de un lastre contracivilizador incubado al fondo de este aparato técnico, que en su tratamiento periodístico asume la figura de un conflicto entre un orden moderno y apolíneo versus un desorden primitivo y dionisiaco que, en forma más o menos explícita, queda asociado a la insistencia de una presencia indígena transformada en índice contagioso de esta obsolescencia histórica.

En las primeras notas publicadas en el diario *El Diario Austral* de Temuco ya aparecen claramente las dos posibles causas del accidente: la sobrecarga y la ebriedad:

Nuevos antecedentes reunidos hasta ahora hacen saber que el barco partió desde Carahue con la línea de flotación muy por debajo del nivel del agua, signo inequívoco de la sobrecarga que determinó la escoradura y posterior hundimiento de la embarcación. Además hay antecedente que permite afirmar que se bebió en demasía en la bodega del barco, donde hasta se llegó a bailar. Durante el trayecto, muchos pasajeros escucharon el rasgueo de las guitarras y el zapateo de cuecas, festejo improvisado al cual no había sido ajena la propia tripulación.⁶

Aparece así la sospecha de que la tripulación participó del jolgorio, aunque en una nota publicada el día después del accidente la imagen del capitán del barco aún tiene tintes de seriedad, puesto que de él se dice que, tras constatar la entrada de agua por la sala de máquinas

⁶ «Carahue y Puerto Saavedra Aislados: barcasas, solución de emergencia; caminos, solución definitiva para atender a la vasta zona de Imperial», *El Diario Austral*, Temuco, 12 de marzo de 1948.

ubicada en la popa del vapor, «de inmediato [...] dio la orden de que la gente se trasladara hacia la proa, mientras tanto dirigía la maniobra de encallamiento de la nave» y, para mayor exculpación, precisa que «cabe hacer presente que en los instantes de la alarma el capitán no iba al mando de la embarcación, sino que lo hacía otra persona que acostumbraba a reemplazarlo, mientras él cobraba los pasajes».⁷ Pero las sospechas aumentan. Una nota con el testimonio de un sobreviviente, publicada al día siguiente, llevaba por encabezado «Pescador de Nehuentúe que extrajo 25 cadáveres desde el *Cautín* dice que minutos antes del naufragio se bailaban cuecas y se bebía a destajo en las bodegas», y en ella se precisaba lo siguiente: «El capitán no iba ebrio, nos dice nuestro informante. ‘A mi hermana le consta, pero el maquinista sí, y esto yo lo sé porque lo vi’».⁸ Se confirma entonces que al menos una parte de la tripulación sí estaba borracha. Pero, al día siguiente, los testimonios ya involucran al capitán y con él a los mapuche. Según otro sobreviviente,

el capitán y el maquinista iban ebrios. El capitán se instaló en la bodega de carga junto con un grupo de indígenas y allí bebieron en demasía. Varias veces, el maquinista abandonó su puesto para beber junto con este grupo. En estas condiciones la tragedia era evidente.⁹

Comienza a reflotar así el libreto de esa lucha entre civilización y barbarie que Vicuña Mackenna ilustrara mediante el naufragio del *Joven Daniel*, pero ahora al interior del mismo barco, y por extensión, del sistema de transporte fluvial en general. A partir de los testimonios que van surgiendo, la imagen de lo ocurrido esa noche en el barco va adquiriendo un aspecto cada vez más fantástico, como si el realismo técnico hubiese sido subvertido por un surrealismo a la vez carnavalesco y siniestro. Por esos testimonios sabemos que uno de los fallecidos de credo adventista «sermoneaba a los pasajeros por la forma como bebían y como presintiendo la tragedia les leía pasajes bíblicos».¹⁰ De otra sobreviviente se nos dice que

7 «Más de cien muertos en el hundimiento del vapor *Cautín*», *El Diario Austral*, Temuco, 21 de enero de 1948, 1.

8 «Pescador de Nehuentúe que extrajo 25 cadáveres desde el *Cautín* dice que minutos antes del naufragio se bailaban cuecas y se bebía a destajo en las bodegas», *El Diario Austral*, Temuco, 22 de enero de 1948, 2.

9 «El capitán y el maquinista iban en estado de ebriedad, afirma minero que escapó con vida del naufragio», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948.

10 «Pescador de Nehuentúe que extrajo 25 cadáveres desde el *Cautín* dice que minutos antes del naufragio se bailaban cuecas y se bebía a destajo en las bodegas», *El Diario Austral*, Temuco, 22 de enero de 1948, 2.

ella como su prima viajaban en la bodega del *Cautín*, donde había una multitud de pasajeros en su gran mayoría mapuche. Los viajeros, agrega, llevaban vino en abundancia y durante el trayecto no cesaron de beber y de bailar cuecas, de tal manera que al producirse el accidente estaban tan borrachos que no lograron salir a cubierta sino ayudados de sus vecinos.¹¹

Y prosigue su testimonio con una escena aún más cinematográfica:

En medio de este jolgorio, nos llamó la atención un hombre modesto que en medio de su ebriedad repetía sin cesar, como una cantinela, esta frase: 'Que se da vuelta, que no se da vuelta, que se da vuelta...'. Hasta que sonaron los tres pitazos de alarma y la confusión cundió por todo el barco. En este momento el *Cautín* iba de un lado para otro, como si también hubiera estado borracho.¹²

La borrachera mapuche había contagiado hasta al barco. Pero la premonitoria cantinela del borracho misterioso le añadía a este débil animismo figurativo cierta aura como diabólica, la sospecha de una fuerza paranormal, de un plan, de algo como una trampa, una de la que el mismo capitán parecía ser partícipe:

Estando ya en el camarote -prosigue Marta Vivallo [la sobreviviente]-, vimos que el capitán cerraba la única puerta que quedaba a nuestro alcance para salir de allí. 'La cerró con llave, está borracho', gritó un pasajero y se lanzó por una ventana que quedaba abierta. Por allí logramos salir a cubierta muchos de los que nos hallábamos en la cabina [...] Entre los pasajeros que estaban en la orilla a la cual salí había indignación contra el capitán. Dos mapuches medio borrachos lo anduvieron buscando porque querían echarlo al agua. 'Él tiene la culpa', decían casi llorando.¹³

Rápidamente vemos que las causas del accidente pasan de esa borrachera y carnavalización puntual a una más estructural y que atañe al entero sistema de navegación en el río Imperial. En

11 «Dos mapuches querían linchar al capitán, acusándolo de haber cerrado con llave una de las puertas del camarote; declaraciones de la señorita Marta Vivallo», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948, 9.

12 «Dos mapuches querían linchar al capitán, acusándolo de haber cerrado con llave una de las puertas del camarote; declaraciones de la señorita Marta Vivallo», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948, 9.

13 «Dos mapuches querían linchar al capitán, acusándolo de haber cerrado con llave una de las puertas del camarote; declaraciones de la señorita Marta Vivallo», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948, 9.

este sentido, por ejemplo, el intendente deploraba constatar que la tripulación no utilizaba uniformes ni distintivos. Mientras que el mismo pescador sobreviviente declaraba en su entrevista que si bien «en Carahue hay un funcionario de puerto [...] nadie nota cuando da alguna orden e, inclusive, lo han lanzado al agua».¹⁴ A la trampa mágica o diabólica se superpone así la trampa hegeliana, la de la 'astucia de la razón', por la que el accidente termina significando la crisis de la navegación fluvial y la necesidad de su reemplazo por medios de transporte terrestre más eficientes, y más especialmente de caminos que permitan la creciente circulación de vehículos particulares y de buses, anunciando así la superposición de un tercer eje de tensión tecnológica, vigente hasta el día de hoy, entre el ferrocarril y los automóviles.

Pero aquí es necesario notar que la convicción de esta necesidad histórica de superación del medio fluvial recién adquirió fuerza con un segundo naufragio ocurrido el 10 de marzo de ese mismo año, menos de dos meses después de la tragedia del vapor *Cautín*. Se trata del naufragio del vapor *Helvetia*, en el que murieron cuarenta personas, causada en primera instancia por una mala maniobra del capitán que al intentar sobrepasar una balsa que cruzaba el río enredó las hélices del vapor con los cables que unían la balsa a la orilla. Si bien la responsabilidad del naufragio le cabía al capitán, el que no haya estado borracho y que además haya muerto rescatando a su madre¹⁵ –y, según otras versiones aún más heroicas, sosteniendo el timón de su embarcación mientras se hundía (Garrido 1998, 57)– hace de él, a diferencia de la polémica figura del capitán del *Cautín* –que además logró sobrevivir al naufragio– una víctima de esa decadencia histórica de la navegación fluvial que la conjunción 'mágica' de ambos accidentes hizo evidente para la opinión pública.¹⁶ Y aquí es importante relevar la fuerza de esa conjunción, es decir la fuerza de la repetición del accidente como factor de singularización, y que los dotó de una potencia histórica ausente en la serie de los naufragios que ocurrían 'regularmente'. Pienso en algo que subrayara Jean

14 «Pescador de Nehuentúe que extrajo 25 cadáveres desde el *Cautín* dice que minutos antes del naufragio se bailaban cuecas y se bebía a destajo en las bodegas», *El Diario Austral*, Temuco, 22 de enero de 1948, 2.

15 «El capitán Otth salvó a su madre; relato de tripulante Julio Muñoz», *El Diario Austral*, Temuco, 11 de marzo de 1948: 1.

16 Pero es interesante notar que, como en el caso de la difuminación mágica de causas del naufragio del *Joven Daniel*, que llevaron a Vicuña Mackenna a postular incluso entre ellas el que haya zarpado en día martes, no faltó quien recordara como antecedente mágico del naufragio del vapor *Helvetia* el hecho de que en su inauguración no se haya procedido al tradicional «bautizo náutico» con una botella de champaña, dato reforzado en su tenor sobrenatural por el hecho de que el naufragio haya ocurrido en el mismo punto en que por primera vez fue botado al agua («El *Helvetia* se hundió en el mismo lugar en que fue botado», *El Diario Austral*, Temuco, 12 de marzo de 1948, 2).

Baudrillard respecto del atentado a las Torres Gemelas: la importancia de la repetición, de que fueran dos aviones chocando contra dos torres, puesto que fue eso lo que permitió evacuar inmediatamente la sospecha del accidente. En este mismo sentido, pero en dirección inversa, podemos suponer que fue la repetición de los naufragios en un corto período de tiempo lo que los elevó por sobre el rango del 'simple accidente' al de la señal providencial, al de índices de un plan histórico y el efecto de sus trampas. Un año y medio más tarde se inauguraba un moderno puente colgante que permitía la conectividad vehicular entre Carahue y Puerto Saavedra.¹⁷

4 En el lago Maihue (2005)

Cincuenta años más tarde la navegación fluvial como medio transporte en la Araucanía ha prácticamente desaparecido. Por su parte, y en función de una política entablada sobre todo durante la dictadura (1973-90), el ferrocarril fue paulatinamente reemplazado por la construcción de carreteras y el desplazamiento de automóviles con su propio régimen de accidentalidad (que en las regiones de la Araucanía y Los Ríos produce entre ciento cincuenta y doscientos muertos por año). Es en este contexto que el domingo 27 de noviembre de 2005 una lancha que transportaba mayoritariamente niños mapuche, que se dirigían a distintos internados de la región, naufraga en el lago Maihue, en una aislada zona cordillerana. Leído en la escala de larga duración aquí propuesta, el hecho aparece como una supervivencia o eco histórico de los naufragios anteriores, como la resonancia más reciente -pero seguramente no la última- de esa tensión significada en términos de progreso y civilización entre los modos de transporte terrestre y acuático. Resuenan así a otra escala, y con otro volumen histórico, algunas de las imágenes y los discursos producidos a partir de aquellas tragedias del pasado. Volvemos a encontrar entre sus causas más directas la sobrecarga de pasajeros (la lancha transportaba treinta y tres personas cuando

17 Es importante precisar que las primeras reacciones ante ambos naufragios se centraron en la precariedad técnica y administrativa del sistema de navegación fluvial en el río Imperial, y se tradujeron de inmediato en la necesidad de modernizarla pasando de las concesiones privadas a un servicio de navegación administrado por la Empresa de Ferrocarriles del Estado («Modernos y seguros vapores deben destinarse para el servicio fluvial», *El Diario Austral*, Temuco, 23 de enero de 1948, 9; «Parlamentarios de Cautín pidieron a S.E. servicio de barcos de F.F. C.C. del Estado en el río Imperial», *El Diario Austral*, Temuco, 12 de marzo de 1948, 1). Pero, sin embargo, rápidamente esta solución tomó carácter provisorio respecto de la demanda por la construcción de caminos y el desarrollo del transporte vial («Carahue y Puerto Saavedra aislados: barcazas, solución de emergencia; caminos, solución definitiva para atender a la vasta zona de Imperial», *El Diario Austral*, 12 de marzo de 1948, 2).

el límite era de dieciocho) y la imprudencia –como veremos, de tintes siniestros– de un capitán borracho. Y entre sus causas más generales reaparecen tanto la denuncia a las precariedades del medio de transporte, la ausencia de control y la falta de respuesta por parte de las autoridades a los reclamos realizados previamente por la comunidad, como asimismo la figura más general del abandono por parte del Estado ante la situación de aislamiento geográfico de las poblaciones –mayoritariamente mapuche– de la zona.

El naufragio dio visibilidad al hecho de que los niños que iban en la lancha no contaban con escuelas en sus comunidades ni con vías terrestres que les permitieran alcanzar las de centros poblados más cercanos. El naufragio fue entonces nuevamente significado como un sacrificio, ya no de la joven chilena Elisa Bravo a manos de la barbarie mapuche sino de los niños mapuche a manos de ese mismo lastre contracivilizatorio que, al parecer, el transporte acuático en la región no ha dejado de significar. En este sentido, en una nota realizada con ocasión del séptimo aniversario de la tragedia, uno de los sobrevivientes declaraba:

Es lamentable, pero las circunstancias de la vida dejaron claro que así es. Aunque algunas personas no lo entiendan así porque Rupumeica es distinto que hace siete años atrás y si eso no hubiera ocurrido lamentablemente esta cosa de los logros que se han logrado ahora no hubieran estado al cien por ciento como ahora. En esta línea –concluye la nota–, vecinos principalmente sobrevivientes han valorado que al menos [tras el naufragio] se hayan mejorado los caminos para llegar al sector y con ello mejorar la calidad de vida de quienes residen en esta parte del territorio.¹⁸

Se vuelve a tejer así ese vínculo perverso entre la convicción *a posteriori* de la inevitabilidad del accidente y la de su necesidad histórica. Los testimonios de los sobrevivientes y de otros miembros de la comunidad insisten en las malas condiciones técnicas de la embarcación (que ya había naufragado y contaba con una reparación deficiente), en la ausencia de medidas de seguridad como chalecos salvavidas y especialmente en el hecho de que su conductor «constantemente realizaba el viaje en estado de ebriedad».¹⁹ Y con

18 José Aedo, «Conmemoran siete años de naufragio en lago Maihue que dejó 17 muertos», Radio Biobío, 27 de noviembre de 2012: <https://www.biobiochile.cl/noticias/2012/11/27/conmemoran-7-anos-de-naufragio-en-lago-maihue-que-dejo-17-muertos.shtml>.

19 «Niña sobreviviente de tragedia en Maihue: 'Vi cómo algunos se iban hundiendo'», Radio Cooperativa, 29 de noviembre de 2005: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/nina-sobreviviente-de-tragedia-en-maihue-vi-como-algunos-se-iban/2005-11-29/073807.html>.

esta figura del capitán borracho reaparece la sospecha de algo como una oscura intencionalidad, de una voluntad ciega e inhumana de la que el capitán pareciera ser un instrumento. Es, al menos, lo que se esboza en el testimonio de una niña de catorce años que sobrevivió al naufragio:

Nosotros veníamos en la mitad del lago y a cada rato estaba más fuerte el viento y las personas le decían a don David [el conductor de la lancha] que se retire más afuera porque al centro estaba muy fuerte el viento. Y el caballero no hizo juicio. Nosotros nos pusimos a llorar, a gritar y todos desesperados porque no hallaban qué hacer. El caballero apagó el motor de la lancha y subió [el agua] a la lancha. Ahí empezaron todos a flotar, gritando por ayuda y el viento, a cada rato, estaba más fuerte [...] La lancha hace mucho tiempo que estaba en mal estado, estaba partida abajo y le empezó a entrar agua. Él lo que dijo fue ‘chicos, córranse para atrás’ y nosotros nos empezamos a mover y más luego se empezó a hundir la lancha. La desesperación es muy grande, porque todos se quieren salvar y todos se empiezan a sujetar unos a otros, gritando [...] A mí me sujetaban, no me querían soltar por nada del mundo, me tiraban del pelo porque me pedían ayuda y yo no podía [...] Vi a mis primos, algunos que se iban hundiendo, se iban despidiendo. Fue triste para mí.²⁰

Y, en ese instante de máxima angustia, el recuerdo se suspende en un detalle tan siniestro como surreal: «Yo vi al caballero que trabajaba en la lancha. Él no me quería soltar y él se murió riéndose, me miró y se rio y se hundió, no me quería soltar».²¹

¿De quién o de qué es esa risa real o ilusoria que vio la niña? ¿Del conductor de la lancha? ¿De su borrachera? ¿Del *ngen* o espíritu dueño del lago? ¿De algún brujo local? O, como parece indicar la hipótesis del accidente necesario, ¿del progreso? ¿De la Historia con mayúscula? ¿De la Razón gozando de su propia astucia? Quizá sea la amarga alegría del accidente en su capacidad de generar historia y sospechas, es decir de postular trampas. Y, si desde el punto de vista de la presa toda trampa es un accidente, desde el punto de vista de la trampa toda máquina trabaja secretamente para

20 «Niña sobreviviente de tragedia en Maihue: ‘Vi cómo algunos se iban hundiendo’», Radio Cooperativa, 29 de noviembre de 2005: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/nina-sobreviviente-de-tragedia-en-maihue-vi-como-algunos-se-iban/2005-11-29/073807.html>.

21 «Niña sobreviviente de tragedia en Maihue: ‘Vi cómo algunos se iban hundiendo’», Radio Cooperativa, 29 de noviembre de 2005: <https://www.cooperativa.cl/noticias/pais/nina-sobreviviente-de-tragedia-en-maihue-vi-como-algunos-se-iban/2005-11-29/073807.html>.

manifestar su singularidad en la opacidad del accidente. Y a su vez, cada accidente aspira a superar su transparencia estadística (que por ejemplo la dispersión accidental del automóvil favorece) y acceder a la singularidad histórica del accidente sospechosamente trascendente o trascendentalmente sospechoso.

Si consideramos además que etimológicamente el accidente refiere simplemente a aquello que ocurre, la historia no puede ser sino accidental y su interpretación, una superposición de postulados (¿más o menos engañosos?) sobre la serie de trampas que la explicarían. Vimos cómo el naufragio del *Joven Daniel* pudo ser interpretado desde la convicción de una necesidad histórica estatalmente postulada, necesidad que vemos reaparecer tardíamente con el naufragio de lago Maihue. Pero, desde el punto de vista de las víctimas, la opacidad causal del accidente se superpone a esos postulados finalistas, los enreda en la sospecha de una intencionalidad más inmediatamente insondable, la del capitán borracho que habría encerrado a los pasajeros en la bodega del *Cautín* o la del conductor de la lancha de lago Maihue tratando de arrastrar a una niña al fondo del lago. O bien la de esa opacidad colonial que enturbia la transparencia de figuras como la nación o el progreso, como cuando otro sobreviviente del mismo naufragio declaraba: «Ahora que pasó esto todos se preocupan, ¿por qué nunca antes se preocuparon? Por ser de una comunidad mapuche».²²

Contra la lectura históricamente lineal y transparente del accidente como una astucia de la razón, es decir como sacrificio necesario, estas sospechas más o menos fundadas revelan en su falta, o más bien en su exceso de sentidos, su irreductible opacidad y con ella la opacidad de una astucia, es decir, de una trampa siempre sospechada. Y es esa sospecha la que empaña y confunde en una misma opacidad tanto a las transparencias horizontales de un supuesto animismo como a las transparencias providenciales de una supuesta modernidad, al hacerlas converger en torno de la figura tan mágica como política de un trampero invisibilizado por el deslumbrante enredo de las causas e intenciones que lo ocultan.

22 «Negligencia y discriminación en la tragedia de lago Maihue», *La Nación*, Santiago de Chile, 29 de noviembre de 2005.

Bibliografía

- Chapanoff, M. (2009). «Naufragios y comunidades lafkenches en la costa araucana, siglos XIX y XX». *Informes Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial 2009*. Santiago de Chile: DIBAM, 65-87.
- Flores Chávez, J. (2012). «La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte». *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 16.
- Garrido, J. (1998). *Vapores entre Carahue y Puerto Saavedra, 1885-1960* [Tesis de licenciatura]. Temuco: Universidad de la Frontera.
- Menard, A. (2013). «Espectros del cahuín». *Pléyade*, 13, 7-22.
- Vicuña Mackenna, B. (1884). *Elisa Bravo o sea el misterio de su vida, de su cautividad y de su muerte, con las consecuencias políticas i públicas que la última tuvo para Chile*. Santiago de Chile: Imprenta Victoria.