

La navegación del río Imperial y la tragedia de la lancha motor *Helvetia* en 1948

Navigation on the Imperial River and the Tragedy of the Motorboat *Helvetia* in 1948

Jaime Flores Chávez* y Andrés Sáez**

RESUMEN: Este trabajo aborda los detalles del naufragio de la lancha motor *Helvetia* en 1948 a partir del expediente del caso que conserva el Archivo Regional de La Araucanía. Para contextualizar la tragedia, se indaga la situación de las vías de transporte en la Araucanía entre fines del siglo XIX y la primera mitad del XX, en especial de la navegación a vapor a lo largo del río Imperial. Al examinarlo bajo una perspectiva histórica, se observa que el accidente fue uno de los factores que —junto con la tragedia del vapor *Cautín* el mismo año 1948 y la inauguración del puente de Carahue en 1949— precipitó el fin de la navegación por dicho cauce, dando paso a la primacía del transporte caminero y ferroviario.

PALABRAS CLAVE: lancha motor *Helvetia*, navegación fluvial, río Imperial, Araucanía, tragedia, Archivo Regional de La Araucanía (Chile)

ABSTRACT: This work addresses the details of the sinking of the motorboat *Helvetia* in 1948 based on the case file kept by the Regional Archive of La Araucanía. To contextualise the tragedy, it investigates the state of transport routes in Araucanía between the late 19th century and the first half of the 20th century, particularly steam navigation along the Imperial River. When examined from a historical perspective, it can be seen that the accident was one of the factors that—together with the tragedy of the steamboat *Cautín* in the same year, 1948, and the inauguration of the Carahue Bridge in 1949—precipitated the end of navigation on that river, giving way to the primacy of road and rail transport.

KEYWORDS: *Helvetia* motorboat, river navigation, Imperial River, Araucanía, tragedy, Regional Archive of La Araucanía (Chile)

* Profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica por la Universidad de La Frontera, magíster en Historia por la Universidad de Santiago de Chile y doctor en Historia por la Universidad de Sevilla. Académico de la Universidad de La Frontera. Su trabajo se centra en la historia de Chile y de la Araucanía en los siglos XIX y XX. Es investigador responsable del proyecto Fondecyt n.º 1241060 «Fuerzas, estaciones y misiones. El nacimiento y desarrollo de los centros urbanos en la Araucanía: 1850-1930».

** Doctor en Historia por la Universidad de Barcelona. Académico de la Universidad de La Frontera, Temuco, Chile. Es miembro de varios grupos internacionales de investigación, entre ellos el Grupo de Estudios Interuniversitario del Mediterráneo Antiguo de Chile y el Centro para el Estudio de la Interdependencia Provincial en la Antigüedad Clásica de la Universidad de Barcelona. Su trabajo actual se enfoca en análisis de redes históricas y humanidades digitales.

Cómo citar este artículo (APA)

Flores, J. y Sáez, A. (2025). *La navegación del río Imperial y la tragedia de la lancha motor Helvetia en 1948*. Bajo la Lupa, Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. <https://www.investigacion.patrimoniocultural.gob.cl/publicaciones/la-navegacion-del-río-imperial-y-la-tragedia-de-la-lancha-motor-helvetia-en-1948>

Introducción

Este trabajo está motivado por una coyuntura: el hundimiento de la lancha motor Helvetia el 10 de marzo de 1948 en el río Imperial, donde fallecieron 44 personas frente al pueblo de Carahue. Recogido por la prensa regional y nacional, el episodio no tardó en formar parte de la memoria de la navegación fluvial de las localidades costeras de la Araucanía: se trata de la segunda mayor tragedia fluvial de la provincia de Cautín, superada solo por el naufragio del vapor del mismo nombre, ocurrido dos meses antes a menos de 20 km río abajo y que causó la muerte de 80 pasajeros.

A cargo del Juzgado del Crimen de Imperial (JCI), la investigación del suceso generó el expediente rol n.º 16859, caratulado como «Naufragio del Helvetia» (1948). Sus 220 páginas incluyen las declaraciones de los testigos, los certificados de defunción de las víctimas y el informe de la auditoría naval realizada por la Marina. Algunos de estos antecedentes permiten explicar las causas del hundimiento, suscitando al mismo tiempo interrogantes acerca de la navegación en el mencionado río durante la ocupación y transformación de la Araucanía desde la segunda mitad del siglo XIX. Parte de las respuestas se encuentra tanto en el Archivo Regional de La Araucanía como en el Archivo Histórico Nacional.

La primera sección de este artículo contextualiza la navegación fluvial de la Araucanía en general y por el río Imperial en particular, identificándola como parte inicial de la estrategia de ocupación de la región; la describe como un sistema privilegiado —especialmente en el cauce mencionado— para trasladar productos de la zona, sobre todo hasta la segunda década del siglo XX, cuando el ferrocarril comenzó a dominar el transporte de mercadería y personas. La segunda sección del texto explora las causas y el desarrollo de la tragedia de la Helvetia, abordando los detalles y características de la embarcación, su trayecto y funcionalidad como medio de transporte, los detalles de su naufragio y la atención que dieron a este las autoridades. Así, se espera comprender cómo el accidente —unido a la tragedia del Cautín y a la inauguración del puente de Carahue en 1949— marcó el fin de la navegación por el Imperial, dando paso a la primacía del transporte caminero y ferroviario.

Vías de transporte y comunicación en la Araucanía

El paisaje físico, político, social, cultural y económico de la Araucanía experimentó profundas transformaciones durante la segunda mitad del siglo

xix y las primeras décadas del xx (Pinto, 2015). A ello contribuyeron los dispositivos que el Estado-nación chileno desplegó sobre el Ngulumapu, como las expediciones militares, las misiones religiosas, los centros urbanos, la burocracia, el fuerte proceso inmigratorio, las reducciones indígenas y la construcción de vías de transporte y comunicación.

Una de las expresiones más evidentes del fenómeno se observó en el ámbito de la economía y consistió en un giro de la base productiva (Pinto y Órdenes, 2015) hacia la agricultura y, especialmente, hacia el cultivo de trigo –lo que llevó a que la región fuese conocida como el «granero de Chile»–. A su vez, los nuevos habitantes –colonos nacionales y extranjeros que llegaron a instalarse a la zona– se hicieron cargo de la tradicional estructura ganadera de los mapuches, quienes quedaron reducidos en sus tierras a la crianza de animales menores. Por último, se empezó a desarrollar la industria forestal, a tal punto que ya en 1935 la provincia de Cautín producía el 52,7 % de las maderas del país (Flores, 2006).

Para todo ello fueron gravitantes las vías de transporte y comunicación: el mejoramiento y construcción de caminos, la navegación por ríos y lagos, y la expansión del ferrocarril por La Frontera respondieron a la necesidad de ocupar este territorio indígena y articular los espacios locales según la lógica demandada por el Estado. Uno de sus aspectos principales fue la articulación de un mercado regional y nacional.

El espacio que mejor ilustra la importancia de la navegación fluvial en la Araucanía es la hoya hidrográfica del río Imperial (fig. 1), así denominado al unirse el Cautín con el Cholchol a unos 60 km del mar. Ignacio Domeyko (2010) lo identificó hacia mediados del siglo xix como «la verdadera llave del territorio indio» (p. 51). Los mapuches surcaban sus aguas en *wampo* (canoa monóxila), aunque fueron los senderos y caminos la vía de comunicación que marcó la lógica de su territorio. Aptas para el tráfico ganadero y transitables tanto a pie como a caballo, estas rutas conectaban los espacios interiores de la zona o se dirigían al Puelmapu (Neuquén-Pampas y la región norpatagónica). Allí, el ganado se arreaba por las «rastrilladas» y se cruzaba hacia la Araucanía por los portillos de la cordillera (Pinto, 2015). Luego se conducía por huellas y remansos, para ser posteriormente transado en la frontera del río Bío-Bío, en una dinámica de siglos que fue estableciendo una territorialidad determinada por el control de boquetes, vados, praderas y caminos.

Además de los indígenas, por estas rutas trajinaban religiosos, viajeros y comerciantes que se adentraban en La Frontera, aunque la marcha se hacía difícil en los meses de lluvia, que las tornaba impracticables incluso para los

caballos¹. Resultaba perentorio ensancharlas y mejorarlas para que diligencias y carretas pudiesen transitarlas durante la mayor parte del año, así como construir puentes para sortear esteros y ríos. No avanzar sobre ello implicaba el aislamiento de La Frontera, con los consiguientes riesgos².



Figura 1. Antonio Quintana. Río Imperial, mediados del siglo xx. Biblioteca Nacional de Chile, Archivo Fotográfico, n.º sist. 982074. <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-164417.html>

Asimismo, la nueva lógica ocupacional que comenzaba a imponerse exigía vías para la floreciente actividad comercial, el aumento del flujo de personas y de productos tanto dentro como fuera de la zona, y, más tarde, la llegada del automóvil. La construcción y mejoramiento de caminos era una de las

¹ Entre abril y agosto el tráfico por la Araucanía bajaba al mínimo debido a las altas precipitaciones de lluvias y de nieve en la cordillera de los Andes. No es de extrañar entonces que a fines del siglo xix los meses de primavera y verano fueran los elegidos para aventurarse en la región y, por supuesto, la ocasión en que se efectuaban las campañas militares (Saavedra, 1870).

² Las malas condiciones de sus caminos aislaban con relativa frecuencia, por ejemplo, al fuerte de Toltén, dificultando la provisión de víveres, comunicación y resguardo militar.

demandas más sentidas de los pobladores, con abundantes solicitudes a las autoridades locales, que a su vez presionaban por recursos a las centrales³. De esta forma comenzó a constituirse una red vial hacia el interior de la Araucanía y, desde allí, hacia el centro y sur del territorio nacional –en reciente construcción–⁴.

El cambio hacia una nueva lógica territorial establecida por el Estado-nación chileno fue reforzado por la conectividad tanto marítimo-fluvio-lacustre como ferroviaria, que con sus máquinas a vapor incorporó el tiempo del capitalismo, cualitativamente distinto al anterior. Los nuevos medios de transporte permitieron trasladar grandes volúmenes de mercaderías y personas en forma rápida y segura. Contribuyeron asimismo a romper el aislamiento relativo en que quedaba la zona en los periodos de lluvia⁵: el clima ya no era un obstáculo determinante, y la naturaleza cedía frente al avance de la tecnología (Flores, 2011).

Ríos para la ocupación militar

Durante la segunda mitad del siglo XIX⁶, las vías marítimo-fluvio-lacustres constituyeron un importante soporte para penetrar y transformar el territorio mapuche. Tanto para defenderse de posibles ataques indígenas como para ingresar al territorio, la estrategia de ocupación de la Araucanía siempre contempló la navegabilidad de los ríos Imperial, Toltén y sus afluentes.

Antecedente de ello fue la expansión española en 1551, que ubicó La Imperial en una ribera del cauce del mismo nombre, calificado por Pedro de Valdivia como un «río poderoso, llamado en lengua de esta tierra Cabtem, que es como el Guadalquivir y harto más apacible y de un agua clara como cristal y corre por una vega fertilísima» (Medina, 1929, pp. 219-221)⁷.

³ Hacia 1880, una de las autoridades locales más insistentes era el gobernador de Lebu, quien pretendía arreglar el camino de los riscos entre Tirúa y Bajo Imperial –entre otras vías bajo su jurisdicción–, argumentando que ello ayudaría además a cuidar la línea del telégrafo (Intendencia de Arauco, 1881-1882, s. f.; Intendencia de Cautín, 1888-1889, 11 de agosto de 1899).

⁴ La tarea fue ejecutada por soldados, que informaban sobre los avances a sus superiores (Ministerio de Guerra y Marina, 1877; Ministerio de Guerra, 1886). Al respecto, el ministro de Guerra sostuvo en 1886 que el Ejército había dejado su huella en los caminos, puentes y líneas telegráficas de la Araucanía, así como en la seguridad de la vida y la propiedad de la región (Ministerio de Guerra, 1886).

⁵ De allí la importancia del ferrocarril, que llegaba hasta el corazón de La Frontera.

⁶ Dicho período estuvo marcado por un fuerte carácter militar, que decreció a medida que la dinámica bélica concluía en la Araucanía hacia 1883.

⁷ La resistencia indígena fue inmediata, produciéndose el primer enfrentamiento en las aguas del Cautín (Vivar, 1558). Así y todo, la ciudad alcanzó gran prosperidad con el pasar de los años. El te-

Posteriormente, Cornelio Saavedra utilizó los cursos de agua dulce para la defensa (Saavedra, 1870), desplazando la frontera del Bío-Bío —establecida entre mapuches y españoles en tiempos coloniales— hasta el Malleco. Allí se instalaron fuertes, en una estrategia de ocupación del litoral que pretendía consolidar el río Toltén como límite austral y, más tarde, la línea de avance del Malleco hasta el Cautín.

Por otra parte, Saavedra utilizó las vías fluviales con propósitos ofensivos, para trasladar a las tropas y proveerlas de pertrechos y víveres. Como queda descrito en el *Diario militar de la ocupación de Angol* (Leiva, 1984), la refundación de dicha ciudad —uno de los hitos más importantes de la ocupación— contempló la navegación de lanchas cargadas de herramientas, pertrechos, cañones, víveres y hombres por el río Vergara.

Cuatro años más tarde y a propósito de la guerra con España (1865-1866), el Gobierno chileno encomendó a Saavedra explorar el litoral mapuche para determinar la ubicación de los fuertes. Puso a su disposición los vapores Ancud, Maule y Fósforo más otras embarcaciones menores (Ministerio de Marina, 1867) para llevar las herramientas, víveres, municiones y artículos de construcción que requeriría la tarea.

Estas acciones generaron alerta y malestar entre los mapuches. Así lo describía Gregorio Urrutia (22 de mayo de 1869) en una carta dirigida a Saavedra, haciéndole ver lo poco oportuno de explorar el Imperial:

Aquellos indios están siempre recelosos i la entrada de alguno de nuestros buques en el río, sería la señal de alarma entre los amigos i enemigos, porque ellos, por mas indios que sean, comprenden mui bien que una vez que salvemos la barra del Imperial ha sonado su última hora. (s. p.)

En junio del mismo año, Urrutia (7 de junio de 1869) volvió a advertir a Saavedra de los efectos negativos que la sola penetración de vapores en el río podía provocar entre los indígenas. Otras dos misivas suyas fechadas en octubre reiteraban la molestia de los mapuches, agregando que, junto con la eventual refundación de Villarrica, la presencia de las mencionadas embarcaciones podía causar un levantamiento general en la zona (Urrutia, 10 y 18 de octubre de 1869).

rr remoto de 1575 y el triunfo mapuche en Curalaba en 1598 desembocaron en un alzamiento general de los indígenas, que significó la ausencia de asentamientos hispanos y chilenos en el Ngulumapu durante 250 años.

La inquietud no era antojadiza. En enero de 1866, meses antes del inicio de la campaña de ocupación del litoral, vapores dispararon cañones como «arma disuasiva» hacia la caleta Quidico, donde desembarcaron posteriormente alrededor de 300 soldados, quienes rápidamente construyeron un fuerte (Lara, 1889). Un año después llegó a Queule por el río una batería de artillería y 350 infantes, además de víveres, pertrechos de guerra y materiales de construcción. Al día siguiente, Saavedra y su división se trasladaron a Toltén, donde se había acordado efectuar un parlamento con los caciques de dicha localidad y los de Pucullán, Cumuy, Molco, Pitrufuquén, Imperial, Boroa, Maquehua, Villarrica y otras reducciones. Para justificar la operación, la estrategia militar aludió a una inminente ocupación de los españoles, pero los dirigentes indígenas argumentaron que podían protegerse por sí mismos y solicitaron el retiro de Saavedra y sus tropas. Las tratativas continuaron, y los mapuches reiteraron su negativa —aunque no se opusieron a la posterior construcción del fuerte de Toltén— (Flores y Araya, 2021).

Durante la campaña de 1881, el curso superior del Imperial fue ocupado militarmente con las fundaciones de Lautaro y Temuco, momento en que se comenzó a constituir la línea del Cautín, complementada al año siguiente con la fundación de los fuertes de Nueva Imperial, Carahue y Curacautín. La presencia de militares en Bajo Imperial quedó limitada a un reducido destacamento, de presencia más bien esporádica (Flores, 2011; García, 2022).

Desarrollo de la navegación comercial

Establecida la ocupación militar, el Estado procuró intensificar la actividad económica. De esta forma, se dio paso al proceso denominado de «consolidación estatal». Durante este período se crearon centros urbanos, aumentó la producción agrícola, maderera y comercial de la zona, y se observó un mayor desarrollo de la navegación por el Imperial.

Desde un primer momento, Cornelio Saavedra comprendió que, además de su utilidad bélica, la red hidrográfica de la Araucanía ejercería un rol crucial en la economía de la región. Su plan de ocupación sostenía que la fácil navegación del río Vergara hasta Angol permitiría una expedita comunicación y más comercio con los pueblos de Nacimiento y Concepción; por su parte, el territorio entre los ríos Malleco e Imperial podría ser entregado a la colonización de extranjeros y nacionales teniendo en cuenta «la calidad de los terrenos, la facilidad de las conducciones y transporte por ríos navegables» (Saavedra, 1870, p. 18). En 1882 un informe militar estableció que unos 40

km de los ríos Imperial y Cholchol eran navegables, a diferencia del Cautín, cuyo abundante caudal presentaba poderosas corrientes⁸.

Ya en las últimas décadas del siglo xix y primeras del xx, pequeños vapores remolcaban lanchones cargados de trigo desde el pueblo de Cholchol, transportando pasajeros y mercaderías hacia y desde Nueva Imperial (fig. 2). Otros continuaban el viaje en dirección a Carahue y Puerto Saavedra, sorteando posteriormente la peligrosa barra o punto de encuentro del río Imperial con el océano Pacífico⁹ para proseguir por el mar hacia otros puertos del país. Asimismo, hacia principios del siglo xx se vio cruzar por el lago Villarrica pequeños vapores que servían para la comunicación y el transporte entre Pucón y Villarrica.

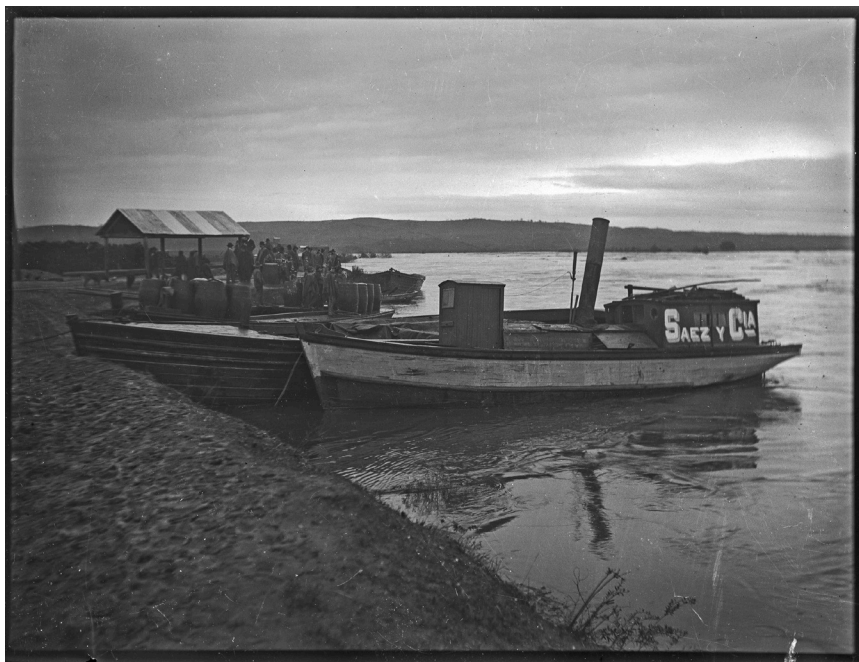


Figura 2. Benedicto Rivas. Vapores en el río Cholchol, c. 1920. Biblioteca Nacional de Chile, Archivo Fotográfico, n.º sist. 1217088. <https://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/629/w3-article-658193.html>

⁸ Este último podía aprovecharse para bajar maderas desde el pie de la cordillera, lo que ya se estaba realizando a unos 20 km al oriente del fuerte de Nueva Imperial (Ministerio de Marina y Guerra, 1882) —y eventualmente, podría replicarse en el Renaico o el Toltén—.

⁹ A mediados del siglo xix, dicha barra había dificultado la entrada de vapores, haciendo inviable un asentamiento militar en la desembocadura; solo se mantuvo en el lugar una misión capuchina establecida hacia 1850.

Entre 1880 y 1920 aumentó la presencia de estas embarcaciones, que exhibían distintos tonelajes y que, en algunos casos, se atrevían a cruzar la mencionada barra y los bajos de Ruca Diuca para atracar en Carahue a unos 30 km de la costa. Entre ellos estaban el vapor Ester, construido en 1885 por José Bunster para el transporte del trigo y la harina de sus fundos, molinos y bodegas en los valles de Cholchol y en Nueva Imperial; el Toltén y el Carahue, armados por Enrique Valck; y el Cholchol de José Duhalde, quien firmó junto a Alejandro Holzapfel un convenio con el gobernador del departamento de Imperial para establecer una línea de navegación regular por el río para el traslado de mercaderías y pasajeros (Intendencia de Cautín, 10 de mayo de 1900). Por su parte, la Compañía Sud-Americana de Vapores operó navíos de mayor cabotaje como el Longaví, el Río Claro, el Bío Bío, el Maule, el Lumaco, el Malleco, el Chillán y el Villarrica o Trumao. En tanto, Prochelle y Cía. navegó el Rupanco, el Tejas y el Valdivia (Scheihing, 2001; Flores, 2011; García, 2022), mientras que los vapores Río Bueno, Guerrero, Cisne, Aylinco y La Loba lo hacían en el curso del Cholchol (García, 2022).

Aunque no todas las embarcaciones navegaban con regularidad, su presencia da cuenta de la nueva lógica que comenzaba a dominar La Frontera. El tonelaje y rutas de los barcos de la Compañía Sud-Americana de Vapores, por ejemplo, remiten a un tráfico de alto volumen y con cierto grado de regularidad, con rutas que articulaban la Araucanía entre Carahue y Puerto Saavedra, y trayectos hacia lugares ya sea distantes, como el Norte Chico, las salitreras en el Norte Grande o las costas del Perú o de Ecuador (Garrido, 1998), o próximos, como Valdivia, Concepción y Valparaíso. A estos últimos destinos viajaban, sobre todo, empresas de rango medio como la Compañía de Armadores de Valdivia y la Sociedad Prochelle y Cía. Finalmente, los vapores con menor capacidad se aventuraban desde Puerto Saavedra, Trovolhue, Carahue, Cholchol e, incluso, Nueva Imperial hasta el puerto de Valdivia por el sur y el de Talcahuano por el norte.

Aunque limitado, el cuadro 1 muestra los puertos de destino de productos salidos de Carahue en los años 1890 y 1891, de los cuales el principal era el trigo, seguido por la harina, los cereales y maderas. Eran transportados a centros urbanos y mineros de la zona de Concepción-Arauco –representada por los puertos de Talcahuano y Coronel– en primer lugar; en segundo término, a Valdivia; luego a Valparaíso y, finalmente, a Coquimbo y Arica.

Cuadro 1. Mercancías transportadas desde Carahue a otros puertos del país los años 1890 y 1891.

Producto	Valdivia		Coronel		Talcahuano		Valparaíso		Coquimbo		Arica*
	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891	1890	1891	
Aguardiente (l)	32000	32000					18320	20950	2000		3000
Afrecho (k)	1300	230					36900	48900			
Arados						1					
Arvejas (k)	94800	128400									
Avena (k)	320	400									
Ajos (bultos)	2										
Cáscara de lingue (k)	412200	296200					120000	150000			
Cebada (k)	40000	70000									
Cueros salados	1200				23	62					
Chanchos	22	1									
Coñac (l)		120									
Costillares secos (k)	1020	1200									
Duelas de raulí	5500	2300									
Equipaje											
Frijoles (k)	200	500									

Gallinas	250																		
Harina flor (k)	46000	59524	9200							192300	258200	36800	386400						
Herramientas (bultos)									10										
Huevos (bultos)	20	3																	
Jamones			120	200															
Lana merino (k)							3230	4508											
Lana común (k)							29850	37352											
Manteca (k)	600	100																	
Maderas (piezas)	530	160						5600	9800										
Maquinaria				1															
Oro y plata (\$)									33429	22297									
Papas (bultos)		12																	
Pavos (bultos)	2	6																	
Trigo (k)	1912000	2412900	100000				2342300	3449500											
Vasijas vacías	98	79																	

* Arica no registra información para 1890.
Fuente: Elaboración propia a partir de *Movimiento de Vapores* (1888-1899).

Las dificultades de navegación que ofrecía el Imperial para vapores de mayor cabotaje y la expansión del ramal ferroviario de Temuco a Carahue constituyeron factores determinantes en la caída de la actividad de vapores por dicho cauce. Tras la llegada del ferrocarril a Nueva Imperial en 1902 y a Carahue en 1910 se dejó de navegar por el Cholchol y, luego, por el tramo Nueva Imperial-Carahue. Al promediar el siglo xx, el Estado apostó al mejoramiento de la red vial hacia Nehuentúe y Puerto Saavedra —en cuyo marco se inauguró en 1949 un puente colgante en Carahue—, por lo cual también se detuvieron los viajes fluviales entre esta última localidad y Carahue.

Características generales de la Helvetia

De acuerdo con la declaración del oficial de puerto de Carahue, a inicios de 1948 navegaban por el río entre dicha localidad y Puerto Saavedra las embarcaciones Napoleón, Saturno, Pacífico, Cautín¹⁰ y Helvetia (JCI, 1948, f. 159). Los viajes por el Imperial estaban bajo la jurisdicción de la Capitanía de Puerto de Valdivia, según cuya clasificación la Helvetia era una «lancha-motor» (JCI, 1948, f. 149), es decir, una embarcación menor (fig. 3). El último control realizado por Dirección del Litoral de la Marina Mercante y de la Inspección de la Navegación y Maniobras para Embarcaciones Menores había sido realizado en enero de 1948 y certificaba su navegabilidad.



Figura 3. La lancha motor Helvetia en el río Imperial, s. f. Reproducción digital. Colección Ricardo Herrera Floody, Historia Fotográfica Costa Araucanía.

¹⁰ El accidente de este último el 20 de enero de 1948 fue causado por el exceso de pasajeros que viajaban por la fiesta de San Sebastián en la isla Santa María.

Los registros describen que su casco era de acero, que desplazaba un total de 17,5 t (tonelaje grueso) con una capacidad de carga de 13 t y que poseía un motor a gasolina de 80 hp con 8 válvulas¹¹. Su largo o eslora medía 12,6 m; el ancho o manga, 2,76 m; y el puntal (o distancia entre el fondo y la superficie), 1,35 m. Además, presentaba los elementos reglamentarios, a saber: faroles verdes y rojos, reloj de bitácora, diario de navegación, un ancla, cadena del ancla, coderas de cabo de Manila, escandallo, extinguidor, botiquín y cuatro salvavidas circulares, aunque de estos últimos faltaban dos, así como dos chalecos salvavidas (que, en todo caso, se utilizaban para proteger a la tripulación y no a los pasajeros). De parte de la Gobernación Marítima se añadía, además, la necesidad de 800 k de lastre en la quilla para favorecer la maniobrabilidad de la nave.

El dueño de la lancha motor era el empresario Óscar Bolomey Otth, domiciliado en Metrenco, en cuyos talleres locales se había armado la embarcación (fig. 4). En su declaración, señaló: «Este barco fue construido bajo mi dirección en Metrenco y ceñido a los planes del ingeniero naval de Valdivia Pablo Schealke, planes aceptados por la autoridad naval» (JCI, 1948, f. 15). En el registro figuraba como patrón o capitán de la lancha Carlos Otth Silva, que contaba con permiso para ser patrón de lancha tras rendir exámenes ante la autoridad naval en enero; la tripulación, en tanto, estaba compuesta por los marineros Julio Muñoz y Luis Reyes. En su reporte del caso, el periódico *La Nación* advirtió un infausto vínculo entre las dos tragedias fluviales ocurridas ese año en la zona:

Se ha sabido que el capitán del 'Helvetia', señor Carlos Otth, que pereció en el naufragio, es cuñado del capitán Faúndez del Cautín, barco que se hundió hace menos de dos meses en el mismo río, accidente en el cual perdieron la vida cerca de cien personas. (*La Nación*, 12 de marzo de 1948, p. 1)

A diferencia de otros barcos que navegaban por el Imperial, la Helvetia no tenía autorización para transportar mercadería, sino únicamente a personas con sus bultos, especialmente maletas que se colocaban sobre la cubierta o encima del techo. Su capacidad máxima era de 3 tripulantes y 50 pasajeros (fig. 5). El *Diario Austral* mencionaba que la embarcación disponía de asientos de primera y segunda fila distribuidos en hileras, con un pasillo al medio, por lo cual se asemejaba a un vagón de tren. De las declaraciones tanto judiciales como de la prensa y de la autoridad naval se desprende que estaba en perfectas condiciones técnicas y materiales para viajar, lo cual hace indudable que el accidente se debió a fallas humanas.

¹¹ Equivalente a unos 1280 cc, es decir, a un motor poco más pequeño que el de un automóvil sedán promedio de los que circulan actualmente en Chile (1600 cc).

[illegible]

14

Recorrido y funcionamiento

Por su calado y tonelaje, la Helvetia podía transitar a través del río durante todo el año sin problema alguno, alcanzando unas 10 mph (o sea, unos 16 km/h). A las 7:20 salía de Puerto Saavedra y pasaba por Nehuentúe, Los Aromos, Colihue, Tranapunte, Cullinco o Cuyinco, El Peral y Carahue (fig. 6). En cada una de esas paradas bajaban o subían personas, aunque en ocasiones la alta demanda imposibilitaba el abordaje de pasajeros adicionales.

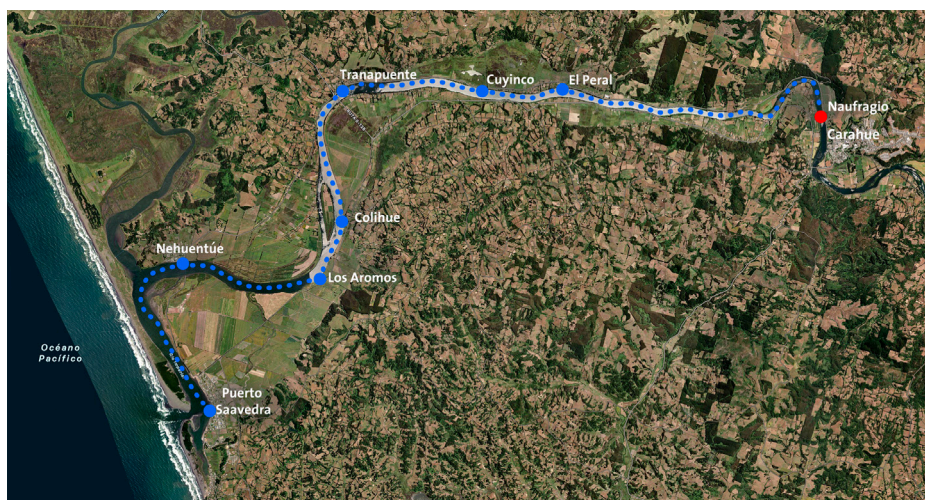


Figura 6. Itinerario de la lancha motor Helvetia y sitio del naufragio, a metros de Carahue. Elaboración propia a partir de los antecedentes contenidos en JCI, 1948, fs. 186-188. Archivo Regional de La Araucanía.

El 10 de marzo de 1948, la Capitanía Marítima de Puerto Saavedra fiscalizó la carga y el número de pasajeros para asegurarse de que no excediera el permitido por la autoridad naval¹². La medida había sido tomada en consideración al naufragio del vapor Cautín ocurrido 50 días antes, y el zarpe fue autorizado por el cabo de mar Abel Beroiz Pérez, quien además abordó la lancha con destino a Carahue por iniciar un permiso administrativo.

De acuerdo con los relatos del fiscal naval José Olavarrieta Valdivieso, la Helvetia zarpó desde Puerto Saavedra con 41 pasajeros, 3 tripulantes y 6 bebés. En Nehuentúe subieron 5 o 6 personas, en Colihue bajó un anciano, en Tranapunte la abordaron 7 pasajeros con un bebé, y otro lo hizo en Cuyinco.

¹² Hasta entonces, era común que se eludieran las restricciones de carga, pues el transporte fluvial —escaso e irregular— no alcanzaba a satisfacer la demanda por viajes.

Finalmente, la lancha recibió un bote con 6 o 7 familiares del capitán en el sector de El Peral, desde donde se dirigió a Carahue, lugar en el que ocurrió la tragedia a eso de las 10:20 a. m., aproximadamente (JCI, 1948, f. 82). «En resumen», señaló el fiscal, «la lancha-motora ‘Helvetia’ tenía a su bordo en el momento del accidente sesenta y un pasajeros adultos, siete criaturas y tres tripulantes, cantidad que excede en once el número autorizado por los certificados» (JCI, 1948, f. 102).

Es probable que los pasajeros del recorrido Carahue-Puerto Saavedra viajaran por motivos familiares o que se dirigieran al banco en Temuco o Carahue. Esta última localidad era el nodo central del transporte en el Bajo Imperial, pues desde allí se salía a diferentes lugares de la provincia o del país —de hecho, un buen número de víctimas subió a la lancha motor para tomar el ferrocarril hacia la capital regional, desde donde se trasladarían luego a Neltume, Loncoche o Victoria¹³—.

El accidente

Tras zarpar a las 7:20 de ese miércoles 10 de marzo de 1948, la Helvetia continuó recogiendo personas a lo largo de su itinerario antes de naufragar a metros de Carahue, su destino final. Apenas un puñado de pasajeros logró salvarse del rápido hundimiento, arrojándose ya fuera al río o a la balsa fiscal (JCI, 1948).

Las primeras versiones del accidente recogidas por Carabineros y tribunales apuntaron a una colisión con dicha balsa (fig. 7), que trasladaba personas y carretas entre ambas riberas del Imperial, unos 50 m al norte del embarcadero del Molino Valck. La fiscalía naval documentó que la balsa se desatracó en dirección sur-norte hacia Carahue a una velocidad de 3 m/s, mientras que la Helvetia, con una velocidad de 16 k/h (o 10 mph, es decir, 4,4 m/s), intentaba sobrepasarla por la parte delantera, a unos 120 m de sus cables de acero (JCI, 1948).

Al percatarse de la situación, la Helvetia hizo sonar la bocina para conseguir la detención de la balsa, el ruido de cuyo motor impidió que su único operario escuchara la alerta —por lo demás, este no tenía una visión completa del panorama pues comandaba la nave tras un vidrio pequeño, tapado

¹³ Los pasajeros que llegaban pasadas las 10 a. m. a Carahue podían abordar el tren de las 12:10 hacia Temuco, y, viceversa, quienes llegaban a las 10 a. m. desde Temuco a Carahue podían tomar el transporte fluvial de retorno a Puerto Saavedra.

asimismo por las carretas con trigo que transportaba— (JCI, 1948). Al darse cuenta de que la balsa no se detenía, el capitán Otth intentó esquivarla por delante, procediendo además a parar el motor. Aunque este se encontraba en posición neutral según el informe del fiscal, la inercia llevó a la lancha directamente hacia los cables de fierro de la balsa, que alzaron un tercio de la Helvetia, estrellándola contra el río. La embarcación se hundió entre 12 y 14 m de profundidad, a unos 50 m de la ribera.



Figura 7. Balsa fiscal contra cuyos cables se estrelló la Helvetia, fotografiada por la prensa al día siguiente del accidente. *La Nación*, 11 de marzo de 1948. Imagen obtenida de Cultura Digital UDP. <https://arpa.udp.cl/index.php/1948>

Los 27 pasajeros de la cubierta fueron rescatados con vida, pero el agua entraba a raudales a la cámara. De los 44 fallecidos, 35 perecieron atrapados en ella, sin poder escapar por lo angosto de sus puertas y ventanas.

Desde el punto de vista de la investigación judicial y de los testigos, las causas del hundimiento estaban claras. Las opiniones se dividieron entre atribuir la responsabilidad al capitán de la lancha, Carlos Otth Silva, o al operario de la balsa, Pablo Herrera Leal. Carabineros detuvo a este último

inmediatamente, luego de que sobrevivientes del Helvetia rescatados desde la balsa lo acusaran de no detenerse e intentaran agredirlo. Algunos testigos, por su parte, destacaron el heroísmo de Otth Silva:

Carlos Hotth, socio de la firma dueña del 'Helvetia' lo conducía durante esta trágica travesía, y se cuenta entre los desaparecidos. Testigos oculares afirman que Carlos Hotth, a pesar de sufrir una antigua hernia, con una mano salvó a su madre, doña Emelina viuda de Hotth y luego parece que sufrió un síncope y se ahogó. (*La Nación*, 11 de marzo de 1948, p. 12)

Apenas enterado del accidente, el juez dictaminó el rescate de los cadáveres para su identificación por el Registro Civil con el fin de emitir los certificados de defunción y ordenar la entrega a las familias. Lo más difícil fue reflotar la nave para recuperar los cuerpos atrapados en la cámara. El sub-delegado marítimo Roberto Valenzuela Román pidió a los armadores navales de Carahue que colaborasen con la tarea después del mediodía. A las 19:00 horas la lancha salió parcialmente a la superficie, lo que permitió romper el techo de la cámara para sacar a 35 cadáveres de su interior. El procedimiento continuó hasta la 1 a. m. de la siguiente jornada, cuando la oscuridad y la falta de elementos técnicos hicieron imposible recobrar más cuerpos. Más tarde, el mismo día 11, buzos llegados a primera hora desde Corral lograron rescatar otros 8 cadáveres, y un último fallecido fue encontrado por lugareños que rastillaban el lugar con una herramienta denominada «araña». La prensa destacó la ayuda que asimismo prestaron al rescate los obreros de la construcción del puente sobre el Imperial:

Ha sido motivo de admiración de parte de todas las personas que han contribuido a la labor del rescate de los cadáveres la acción honerosa [*sic*] y heroica del obrero Manuel Ruiz, de las obras del puente colgante, en construcción sobre el río Imperial quien ha estado trabajando sin cesar horas y horas, realizando continuas inmersiones hasta de 50 segundos para sacar a la superficie los cuerpos de las víctimas y para realizar la tarea de atar los cables, a fin de reflotar el barco. Este mismo obrero trabajó en las mismas faenas en el hundimiento del 'Cautín' y del 'Neptuno'. La Municipalidad de Carahue le dará un premio especial y se piensa reunir dinero a fin de hacerle apreciable donación, ya que Ruiz es un obrero que solo gana \$ 29 diarios. (*La Nación*, 12 de marzo de 1948)

Alberto Miranda González, forense del Registro Civil, llevó a cabo la autopsia e identificación de los cuerpos en una morgue improvisada en el gimnasio de la escuela de Carahue. Algunos presentaban cortes en las manos

y el rostro, atribuibles a sus intentos de romper los vidrios de la cámara para escapar. Tras realizar el peritaje, el profesional concluyó:

Los 44 cadáveres a los que me refero en este informe perecieron a consecuencia del naufragio del vapor 'Helvetia' y la muerte de todos ha sido el resultado de la asfixia producida por el agua [...]. No hay que señalar ninguna enfermedad padecida por los difuntos como causa de muerte y [...] todos se encontraban vivos en el momento de la sumersión. (JCI, 1948, f. 63)

Los certificados de defunción se adjuntaron a los expedientes judiciales, y el Servicio Médico Legal dispuso vehículos para la entrega de los cadáveres.

Ese mismo día comenzaron las indagatorias tanto judiciales como de la Fiscalía Naval. La primera declaración fue la de Pablo Herrera, quien señaló que su puesto en la embarcación no le había permitido ver ni escuchar lo que ocurría fuera. Atribuyendo la responsabilidad del naufragio al capitán de la Helvetia, señaló que este debió haber cruzado por la parte trasera de la balsa, donde había mucho más espacio —unos 200 m—, en lugar de hacerlo por los 50 m de la delantera, donde los cables estaban sumamente tensos:

En consecuencia, de todo lo anteriormente expuesto, y no habiendo sentido yo ni oído los pitazos ni bocinazos del Helvetia y no habiéndole visto acercarse ni darme cuenta de su cercanía, no estaba en condiciones de parar la balsa y debe agregarse a este que ninguno de los carreteros me comunicó absolutamente nada de la presencia tan cercana del Helvetia porque esta gente, con el perdón de U. S., ven y oyen menos que los mismos bueyes que manejan. Yo considero, señor juez, que no tengo ninguna culpa en esta desgracia y que únicamente ha dependido del piloto del Helvetia, quien se apresuró a pasarme por el corto espacio que quedaba delante de la balsa con el cable en tensión y a la vista, en vez de haber virado a la derecha y pasarme por atrás. (JCI, 1948, fs. 3-4)

De las 16 personas interrogadas, 6 responsabilizaron del hecho al capitán y 8 al balsero —2 no se manifestaron— (JCI, 1948). El grupo estaba compuesto por los sobrevivientes de la Helvetia, los carreteros que iban en la balsa y los funcionarios de las capitanías de Puerto Saavedra y de Carahue. En general, los primeros culparon a la balsa, señalando que la Helvetia venía a media velocidad y que el capitán detuvo el motor; los segundos, en cambio, reafirmaron el testimonio de Herrera, añadiendo que iban más preocupados por sus bueyes y sus carretas que por el río y el vapor. Todos los testigos indicaron que Otth hizo sonar la bocina —no hay coincidencia en cuanto al número de veces—, pero que esta no se escuchó en la balsa, cuyos cables de acero se

enredaron con la hélice de la lancha; que se levantó vapor y que la Helvetia terminó estrellándose directamente contra el río, salvándose solo quienes iban en cubierta. Por su parte, Óscar Bolomey atribuyó el siniestro

solo a culpa lamentable del capitán Otth quien pudo prever que no era posible pasar por delante de la balsa. En cierta ocasión en que yo tomé el volante me tocó actuar en iguales circunstancias y prudentemente paré. Además, siendo el río tan ancho, pude pasar por detrás de la balsa, la Helvetia puede parar en corto espacio y maniobrar rápidamente una vez parado el motor. (JCI, 1948, fs. 13-14)

En su visita al lugar del accidente, el juez constató lo señalado por el dueño del barco: la balsa fiscal pudo haberse esquivado sin riesgo para los pasajeros (fig. 8). En consecuencia, sobre la base de la inspección ocular, de la opinión de Bolomey y del resto de los testimonios, dictaminó que el responsable de la tragedia era el capitán Otth. Con todo, el cuasidelito de homicidio no pudo ser penado, ya que el responsable había muerto en el naufragio.

Después de entrevistar al personal de mar bajo su jurisdicción, la Fiscalía Naval llegó a la misma conclusión: el culpable había sido el piloto de la Helvetia, que había fallecido en el accidente y que no podía ser juzgado. También fue penalizado el cabo Beroiz, quien no controló el exceso de pasajeros, lo que fue considerado por la justicia naval como una falta administrativa pese a que Beroiz iba de franco y a que el hundimiento no se debió al peso, sino a la maniobra temeraria del capitán.

Las víctimas

La caracterización de los pasajeros de la Helvetia permite comprender la cotidianeidad histórica tras el accidente que marcaría los estertores de la navegación en el Imperial. Entre ellos había 30 hombres y 24 mujeres¹⁴, una relativa paridad de género que evidencia el rol principal de la lancha, a bordo de la cual viajaban familias completas, incluida gran cantidad de infantes y niños a quienes sus padres intentaron salvar (fue el caso de un matrimonio que rompió los vidrios para salir de la cabina, aunque no consiguió sacar de allí a su hija). Entre los fallecidos había 13 casados, un viudo y 30 solteros. Un 40 % de las víctimas era menor de edad, y un grupo importante del resto tenía entre 30 y 40 años (ver cuadro 2).

¹⁴ Del resto de los pasajeros se desconoce el sexo.

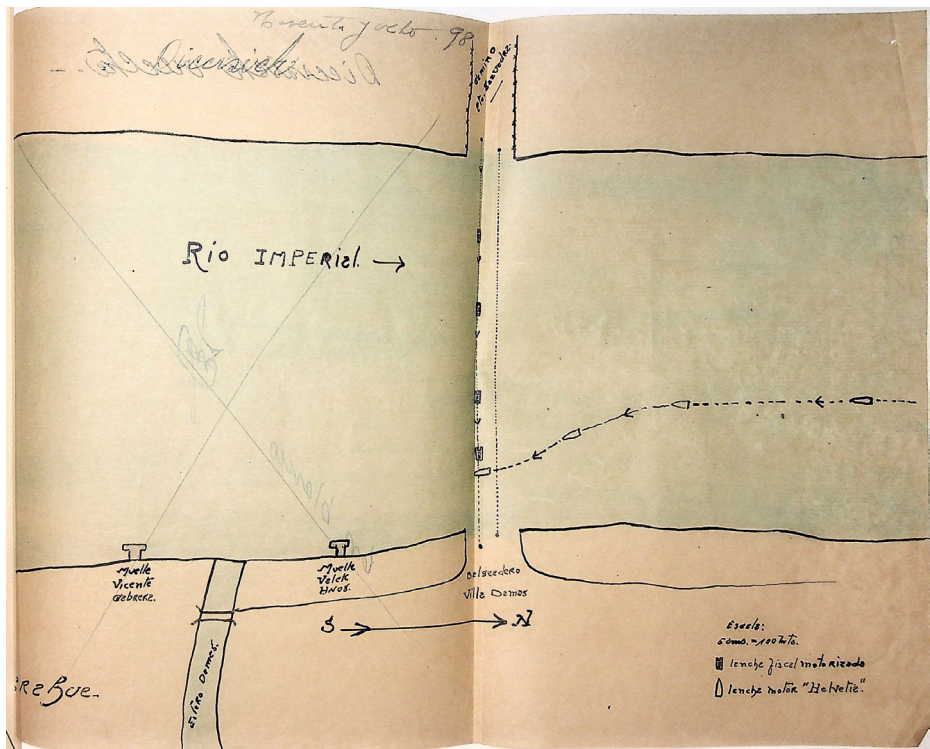


Figura 8. Croquis del accidente del Helvetia elaborado por la Fiscalía Naval. JCI, 1948, f. 184. Archivo Regional de La Araucanía.

Cuadro 2. Distribución de las víctimas del naufragio del Helvetia, por rango de edad.

Rango de edad (años)	Cantidad de personas	%
< 1	2	4,5
1-10	5	11,4
11 - 20	11	25,0
21 - 30	5	11,4
31 - 40	10	22,7
41 - 50	5	11,4
51 - 60	5	11,4
> 60	1	2,3
Total	44	100

Fuente: Elaboración propia a partir de JCI (1948).

En cuanto a la procedencia de las víctimas, un 71 % residía en las localidades de Puerto Saavedra, Tranapunte y Nehuentúe, desde las cuales abordaron la Helvetia. El resto de los pasajeros provenía de otros sectores de la provincia de Cautín y del sur de Chile, y se encontraba presumiblemente de vacaciones o visitando familiares en Puerto Saavedra (ver cuadro 3). A partir de los certificados de defunción y de los comentarios de los sobrevivientes, se creó un sociograma con las redes familiares de las víctimas (fig. 9).

Cuadro 3. Procedencia de los pasajeros del Helvetia.

Domicilio	Cantidad de personas	%
Carahue	4	6,6
Imperial	2	3,3
Tirúa	2	3,3
Loncoche	1	1,6
Nehuentúe	6	9,8
Neltume	5	8,2
Puerto Saavedra	29	47,5
Temuco	1	1,6
Tranapunte	5	8,2
Sin información	6	9,8
Total	61	100,0

Fuente: Elaboración propia a partir de JCI (1948).

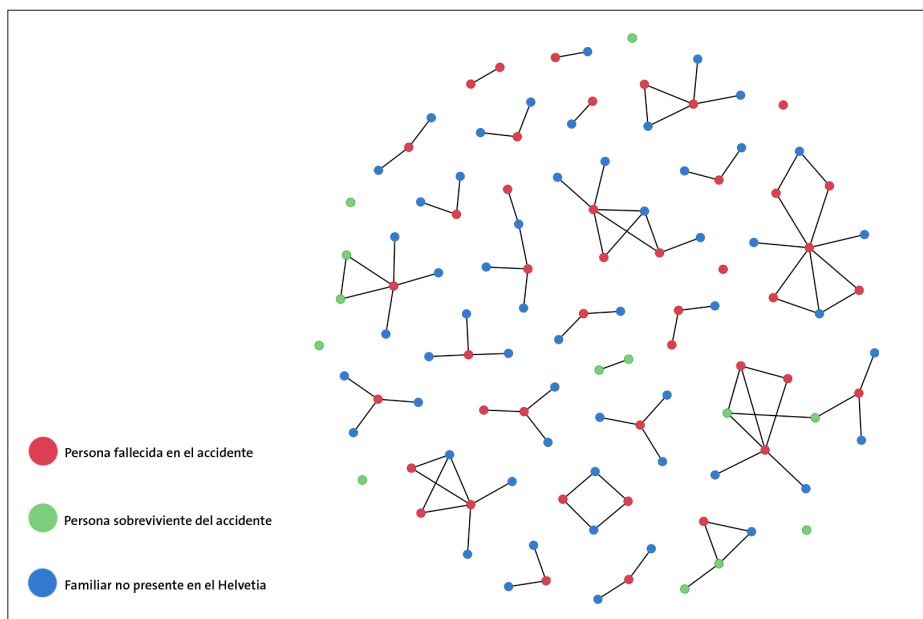


Figura 9. Redes familiares afectadas por el naufragio del Helvetia. Elaboración propia a partir de datos obtenidos de JCI (1948).

Palabras finales

Hacia 1948 el río Imperial tenía una amplísima historia de navegación, con vapores de gran calado, lanchas, botes o embarcaciones menores que surcaban su cauce. Continuaba siendo la vía habitual de transporte entre Carahue y Puerto Saavedra, pues, a pesar de que el ferrocarril había llegado a aquella ciudad a principios del siglo xx, nunca se prolongó hasta esta última localidad. Antes de 1950, por otro lado, la red caminera de la provincia de Cautín era prácticamente inexistente y solo podía utilizarse con seguridad en los meses estivales, por lo cual los viajes fluviales y su interconexión con otros medios de transporte eran prácticas cotidianas de la población.

El año 1948 fue, sin embargo, fatídico para el Imperial. Con 80 y 44 muertos respectivamente –124 en total–, los accidentes del Cautín y del Helvetia marcaron el final de la navegación masiva por su cauce. Se trataba de las embarcaciones con mayor capacidad de transporte, y desaparecieron en menos de dos meses, causando la mayor cantidad de víctimas en la historia de la provincia de Cautín.

Fruto de dichas tragedias —y más aún tras el terremoto y maremoto de 1960—, la sensación de seguridad que ofrecía este tipo de transporte se desmoronó. Por añadidura, el paso del tiempo hizo innecesarias las balsas que unían ambas orillas, y la construcción tanto de caminos como de puentes siguió robusteciéndose en desmedro del antiguo servicio a través del río. Así, el hundimiento del Helvetia fue el canto del cisne de la navegación por el Imperial, que venía desarrollándose desde las postrimerías del siglo XIX y que los naufragios terminaron por dejar en el pasado.

Referencias

- Chapanoff, M. (2008). *Navegación fluvial en La Frontera: procesos de continuidad y cambio en las estrategias de uso y navegación en el espacio fluvial del río Imperial a partir del desarrollo de la navegación a vapor (segunda mitad del siglo XIX)* [informe]. https://www.museoregionalaraucania.gob.cl/sites/www.museoregionalaraucania.gob.cl/files/images/articles-74995_archivo_01.pdf
- Decreto que autoriza al gobernador de Imperial para suscribir, en representación del fisco, un contrato con Alejandro Holzapfel y José Duhalde relativo a la navegación por el río Imperial.* (10 de mayo de 1900). Archivo Regional de La Araucanía, Fondo Intendencia de Cautín, vol. 8, fs.76-79.
- Domeyko, I. (2010). *La Araucanía y sus habitantes*. Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Biblioteca Nacional.
- Flores, J. (2006). Economías locales y mercado regional. La Araucanía, 1883-1935. *Espacio Regional*, (2/3), 11-28.
- Flores, J. (2011). Economía y vías de transportes. La construcción del espacio regional, La Araucanía 1880-1940. En C. Zúñiga (comp.), *Fragmentos de historia regional. La Araucanía en el siglo XX*. Ediciones Universidad de La Frontera.
- Flores, J. y Araya, R. (Noviembre de 2021). *La fundación de un fuerte en la Araucanía: Toltén en 1867 o la derrota de las serpientes* [presentación de congreso]. II Jornadas de Antropología Histórica de Araucanía, Pampas y Patagonia. Buenos Aires, Argentina. <http://eventosacademicos.flo.ubr/index.php/jahi/iiijaha/paper/view/6894/4057>
- García, C. (2022). *La navegación del río Imperial y sus afluentes*. Impresos Frontera.
- Garrido, J. (1998). Vapores entre Carahue y Puerto Saavedra. Un viaje eco-

- nómico social 1885-1960 [tesis de Licenciatura en Historia]. Universidad de La Frontera.
- Gobernador de Imperial. (11 de agosto de 1899). [Oficio del gobernador de Imperial al intendente de Cautín Intendencia de Cautín]. Archivo Nacional Histórico, Ministerio del Interior, Fondo Intendencia de Cautín. Intendencia de Arauco. (1881-1882). Archivo Nacional Histórico, Ministerio del Interior, vol. 986.
- Intendencia de Cautín. (1888-1889). Archivo Nacional Histórico, Ministerio del Interior, Fondo Intendencia de Cautín, vol. 15.
- JCI. Juzgado del Crimen de Imperial. (1948). *Rol n.º 16859. Naufragio del Helvetia*. Archivo Regional de La Araucanía.
- La Nación*. (11 de marzo de 1948).
- La Nación*. (12 de marzo de 1948).
- Lara, H. (1889). *Crónica de la Araucanía* (tomo II). Imprenta de El Progreso.
- Leiva, A. (1984). *El primer avance en la Araucanía. Angol 1862*. Ediciones Universidad de La Frontera.
- Medina, J. T. (1929) *Cartas de Pedro de Valdivia que tratan del descubrimiento y conquista de Chile*. Establecimiento Tipográfico de M. Carmona.
- Ministerio de Guerra. (1886). *Memoria del Ministerio de Guerra*. Archivo Regional de La Araucanía.
- Ministerio de Guerra y Marina. (1877). *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*. Archivo Regional de La Araucanía.
- Ministerio de Guerra y Marina. (1882). Archivo Regional de La Araucanía.
- Ministerio de Marina. (1867). *Memoria del Ministerio de Marina*. Archivo Nacional Histórico.
- Movimiento de Vapores*. (1888-1899). Archivo Nacional Histórico, Ministerio del Interior, Fondo Intendencia de Cautín, vol. 15.
- Pinto, J. (2015). *La formación del Estado y la nación, y el pueblo mapuche. De la inclusión a la exclusión*. Dibam.
- Pinto, J. y Órdenes, M. (2015). *Chile, una economía regional en el siglo XX. La Araucanía 1900-1960*. Ediciones Universidad de La Frontera.
- Saavedra, C. (1870). *Documentos relativos a la ocupación de Arauco*. Imprenta de La Libertad.
- Scheihing, J. (2001). El puerto de Carahue y la primera marina mercante de Araucanía, 1882-1892. *Frontera*, (11), 1-20.
- Urrutia, G. (22 de mayo de 1869). [Carta a Cornelio Saavedra]. Biblioteca Universidad de Concepción, Sala Historia de Chile, carpeta 31, pieza 18.
- Urrutia, G. (7 de junio de 1869). [Carta a Cornelio Saavedra]. Biblioteca

- Universidad de Concepción, Sala Historia de Chile, carpeta 31, pieza 21.
- Urrutia, G. (10 de octubre de 1869). [Carta a Cornelio Saavedra]. Biblioteca Universidad de Concepción, Sala Historia de Chile, carpeta 31, pieza 36.
- Urrutia, G. (18 de octubre de 1869). [Carta a Cornelio Saavedra]. Biblioteca Universidad de Concepción, Sala Historia de Chile, carpeta 31, pieza 38.
- Vivar, Jerónimo de. (1558/1966). *Crónica y relación copiosa y verdadera de los reynos de Chile*. Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina.