

**INFORME: NAUFRAGIOS Y COMUNIDADES LAFKENCHES
EN LA COSTA ARAUCANA SIGLOS XIX Y XX**

INTRODUCCION

El presente informe da cuenta de los resultados de la investigación “*Naufragios y Comunidades Lafkenches en la Costa Araucana siglos XIX y XX*”, iniciativa desarrollada durante el 2009 por el Museo Regional de la Araucanía (MRA) y financiada con aportes del Fondo de Apoyo a la Investigación Patrimonial de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.

Sus objetivos estuvieron orientados a describir la relación que establecieron las comunidades Lafkenches de la costa Araucana con los naufragios y náufragos ocurridos durante el siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX. Al tiempo que busca indagar en el modo actual de vínculo entre las poblaciones costeras y los restos materiales de naufragio depositados en la franja marítima de la IX Región, y las historias de las cuales éstos son depositarios.

La ocurrencia de desastres marítimos en la costa mapuche Lafkenche con resultado de naufragios arrojados a la costa es un hecho relativamente frecuente en la historia de la región. Sólo para el siglo XIX¹, se registran 30 casos (Vidal Gormaz 1901)²; muchos de los cuales terminan con parte importante del barco, cargamento, tripulantes y pasajeros desperdigados por las playas y roqueríos. En este contexto, las comunidades indígenas habitantes de estas costas desarrollaron complejas relaciones y episodios de interacción tanto con los náufragos sobrevivientes como con los restos de las embarcaciones siniestradas y su carga. Comprender estas relaciones desde una perspectiva antropológica y su incidencia en la construcción de discursos y relatos orales acerca de los naufragios al interior de las comunidades costeras contemporáneas se constituyó en parte fundamental de este estudio.

Lo anterior implicó desarrollar una aproximación a la comprensión de las significaciones e interpretaciones que estos eventos de naufragio han tenido para las comunidades mapuches lafkenches, y la serie de respuestas a nivel de conducta individual y colectiva que se sucedieron en torno a estos hechos.

¹ También se registran varios casos para períodos anteriores, uno de los más relevantes ocurrió en 1651 con el navío chileno San José naufragado a la altura de Valdivia (Bascuñán, *et al.* 2003), cuyos sobrevivientes, según Rosales (1877), fueron asesinados por los indígenas Cuncos para saquear los restos del naufragio.

² Cuando constatamos que los eventos de naufragio se están produciendo con cierta regularidad en las mismas áreas, podemos hablar de la conformación de ciertos *loci* (Schiffer 1976) o zonas caracterizadas por una alta concentración de material cultural generada por eventos diacrónicos de naufragios. Estas trampas de artefactos o *loss traps* (Schiffer 1976: 32 – 33), quedarían definidas tanto por variables relacionadas con las características físicas como por condiciones de uso de dichos espacios a través del tiempo.

Para indagar en este sistema de relaciones se aplicó un enfoque interdisciplinario basado en la combinación de métodos y técnicas propios de la etnohistoria y la revisión sistemática de fuentes documentales éditas e inéditas con procedimientos de investigación etnográfica. Las primeras estuvieron orientadas a generar una base de datos de siniestros marítimos registrados para la zona de estudio, estableciendo patrones de naufragio para la zona y eventual localización de los mismos; a la vez que documentar e interpretar a partir de diversos informes modos y prácticas de interacción intercultural en torno a los eventos de naufragios. A partir del trabajo etnográfico se buscó acceder a la significación e interpretación de los eventos de naufragios en la memoria oral por parte de las comunidades locales contemporáneas y describir prácticas actuales de las poblaciones locales vinculadas con material de restos de naufragios, considerando que desde la legislación chilena, estos restos son categorizados como bienes patrimoniales protegidos (Decreto exento N° 311).

PROBLEMA DE ESTUDIO

Los naufragios son eventos fuera de lo cotidiano, de hecho representan rupturas con el orden social establecido, tanto para la sociedad a la cual "pertenece" la embarcación, para las propias tripulaciones y pasajeros; como para las comunidades ribereñas habitantes de aquellos lugares donde se depositan los restos productos del siniestro. Una de las principales razones de alteración del orden, es que todo naufragio implica una fisura en las nociones de propiedad (Pérez-Mallaina 1997: 86). Una vez que la embarcación, unidad espacial donde opera un sistema rígido y jerarquizado de relaciones se pierde, naufragan con ella las estructuras de vínculo entre los sujetos, y entre éstos y los bienes materiales contenidos en la embarcación.

No obstante, ante una situación de siniestro, un conjunto de respuestas posibles, individuales y colectivas opera dentro de ciertos códigos culturales; es decir lógicas de comportamiento que pueden ser explicadas al interior de un complejo cultural aprendido que sirve como marco interpretativo y conductual del suceso. Así, cuando un barco se hunde salen a flote conflictos latentes en las reglas económicas, en las relaciones sociales, en los sistemas administrativos, que normalmente permanecen ocultos. Incluso es posible descubrir realidades que van más allá del propio discurso que la sociedad hace sobre sí misma (Pérez-Mallaina 1997), de allí que es posible comprender un naufragio desde una dimensión antropológica (Pupo-Walker 1992).

Los naufragios para la sociedad de origen del navío representan un drama de proporciones, una exposición cruel a la pérdida, tanto de vidas humanas como de recursos materiales. No obstante es un hecho predecible, por lo cual se encuentra normado; es decir, legalmente regulado; situación que para los sobrevivientes del naufragio no siempre está tan clara. De hecho, al stress desadaptativo que provoca una situación de esta naturaleza lo acompaña el miedo, la confusión, el rompimiento de las reglas y estructura de relaciones que hasta hace algunos momentos, antes del naufragio, operaban al interior del barco como una extensión de las relaciones e institucionalidad establecida en tierra. La responsabilidad de restitución de ese orden, es tarea primero de los miembros de la tripulación con mayor jerarquía (oficiales) y luego los agentes de Estado, quienes mediante acciones de salvataje de sobrevivien-

tes, carga y eventualmente el barco mismo y posteriormente de investigaciones sumarias, determina responsabilidades, sanciones si viene el caso y, en última instancia, restituye las pérdidas.

No obstante, la significación de un naufragio para las poblaciones *lafkenches* de la costa araucana debió ser radicalmente distinta. Más allá de lo dramático de la situación, un naufragio arrojado a la costa significaba un verdadero regalo, un evento social y espiritual benéfico que permitía la apropiación de un sinnúmero de objetos y materiales prácticamente desconocidos y escasos, por lo tanto de un alto valor simbólico y de intercambio, entre los cuales se encontraba la posibilidad de capturar *winkas* para llevarlos a sus comunidades como sujetos de prestigio, práctica que venía desde los comienzos de la conquista hispana (Villalobos 1992; Bengoa 1985).

De esta manera, los naufragios y sus restos se asocian a una disponibilidad de materiales que son incorporados al interior de una estrategia adaptativa por las distintas comunidades que interactúan en un mismo espacio cultural, articulando relaciones de intercambio y movilidad en torno a la valoración diferencial de objetos asociados a un origen culturalmente diverso.

La cantidad de recursos materiales que posee un naufragio es inmensa, tanto en volumen como en variedad. Imaginemos entonces lo que debe haber significado para las comunidades *lafkenches* del pasado un suceso de esta naturaleza. Tal vez muchos objetos y materiales ya eran conocidos a través del incesante trueque con el mundo hispano y criollo chileno después, pero acceder a ellos de un modo imprevisto y sorpresivo, sin la mediación del mercadeo ni el control sobre la circulación de bienes que imponía el comercio, debe haber sido algo cercano a lo fabuloso, un hecho extraordinario venido desde el mar.

El pueblo mapuche presenta una diversidad de formas de relacionarse con la naturaleza, lo que los hace especialistas en el manejo de los recursos que cada espacio presenta. La identidad “se construye en base a la relación simbólica con dichos recursos, a diferencia de las sociedades capitalistas donde los recursos son mercancías y la economía se presenta separada de las otras facetas de la vida” (Castro 2005).

En esta actitud de los habitantes de la costa frente a los restos de naufragio Pérez-Mallaína (1997) cree ver un componente psicológico: aquellas gentes que están acostumbradas a recoger de “su mar” la pesca o la sal, consideran que también les pertenece cualquier cosa que arroje la ola sobre la parcela de su playa. Esta variable que perfectamente cabe dentro de la noción de paisaje cultural marítimo³ (Firth 1997; Jasinski 1999; Westerdahl 1992, 1994) y que preferimos circunscribir a un factor cultural, se vincula con la concepción indígena respecto a los recursos del mar y su tradición de adaptación a entornos marítimos que viene desde tiempos prehispánicos, tal como lo han podido atestiguar las investigaciones arqueológicas (Seguel 1969; Seguel 1970; Vásquez 1997; Bustos *et. al.* 1998; Navarro 1995;

³ Para este estudio, cuando hablamos de paisaje, nos estamos refiriendo a un constructo cultural dinámico que refleja la compleja interacción entre un grupo social y su ambiente natural a través del tiempo y el espacio. Conceptualmente, representa un paradigma epistemológico integrador de las Ciencias Sociales que puede contribuir sustancialmente a la comprensión de la variabilidad de la conducta humana en el pasado (Cfr. Anschuetz *et al.* 2001). Al organizar la acción y la percepción de los individuos de una sociedad, el paisaje cultural marítimo configura prácticas estructuradas de uso y ocupación del espacio marino.

Navarro y Pino 1999; Quiroz 1997; Quiroz *et al.* 1998, 1999; Jackson 1997); pero que según indagaciones etnográficas sigue presente en la actualidad (Castro 2005). De este modo a los objetos llegados desde el mar se les denomina como *ngañfü*⁴, palabra que estaría apelando a un presente entregado por el mar al ser humano en momentos de necesidad. Esto puede ser coincidente con el hecho de que la mayor parte de los naufragios se producía en los meses de invierno, precisamente las temporadas más duras respecto de la disponibilidad de recursos para la subsistencia. La noción de beneficio estaba dada por una condición de oportunidad: se aprovechaba ya que de lo contrario se perdía⁵. Esta interpretación se engarza con las prácticas de recolección y aprovechamiento de recursos asociadas a estos hechos. Entre éstas, se cuenta la extracción de mercadería perecible y de materias primas como madera y fierro, que luego eran trabajados por la gente de la zona para producir objetos de comercio e intercambio (*trafkintü*). No recoger estos materiales sería percibido como un rechazo a este regalo o beneficio⁶. Es interesante que tanto los recursos extraídos de los barcos como los mariscos son “recolectados” en similares circunstancias: con marea baja (*arkén*) y luna llena.

Varios testimonios describen que cada vez que alguien recolecta debe pedir permiso al *gen lafken* o espíritu del mar; éste determina cuándo y cómo se debe ingresar al mar. En otro sentido, hay normas tradicionales pactadas socialmente, que son respetadas por la mayor parte de los recolectores. Se mezclan así prohibiciones de acceso que impone la naturaleza y otras que crea la misma cultura, sobre la base de la experiencia y el conocimiento del ecosistema. (Castro 2005)

En el sentido anteriormente expuesto, los eventos de naufragio en la costa araucana para el periodo a estudiar constituyeron contextos relevantes de relaciones interétnicas y dinámicas de contacto intercultural, en torno al cual operaban lógicas radicalmente opuestas, significando locus de alteridad radical al interior de las relaciones fronterizas establecidas para el período ya que como hemos dicho esta se daba como un hecho extraordinario, fuera del orden estructurante de las relaciones cotidianas y en situaciones alejadas de los modos habituales de contacto establecidas entre la sociedad criolla chilena y la mapuche lafkenche.

⁴ Notas de terreno de los autores.

⁵ Cabe señalar que esta práctica es radical y cualitativamente distinta a las actividades de salvataje y “raqueo” (saqueo) de pecios, aunque desde el punto de vista arqueológico y legal, ambos significarían una intervención de carácter antrópico postdeposicional que incidiría en los procesos de formación de sitios y en la integridad del patrimonio cultural subacuático.

⁶ Otro caso del aprovechamiento de recursos que eventualmente proveería el mar está dado por el varamiento de ballenas. De los ocurridos en la zona del lago Budi y sus alrededores, hay constancia en el aprovechamiento de los recursos provenientes de su destace para aceitar ruedas de carreta, hacer chicharrones y ñerewes para los telares con los huesos.

METODOLOGÍA

La metodología general del estudio se basó en un enfoque comparativo, contrastando información de origen múltiple basada en técnicas de análisis bibliográfico / documental, Investigación etnográfica. Cuando fue posible se registraron de modo complementario, objetos procedentes de naufragios depositados en museos locales del área de estudio, o en colecciones particulares.

Los análisis e interpretación de data ethnohistórica e histórica se orientó a documentar la ocurrencia y eventos de naufragio en el área y periodo de estudio, a través del contraste, fichaje de información y elaboración de tablas con bases de datos.

La investigación etnográfica basada en estudios comparados de casos y surveys etnográficos focalizados se desarrolló en tres zonas diferenciales:⁷

- Zona 1: Sector costero entre Boca Budi y desembocadura del río Toltén, comprendiendo las localidades de Puaucho, Peleco y Malalhue.
- Zona 2: Sector costero entre Boca Budi y río Imperial, específicamente en las localidades de Puerto Saavedra y Newentúe.
- Zona 3: Sector Costero comprendido entre Lebu y playa Morguilla, abarcando las localidades de Playa Lebu, Morguilla y Pangué.

Se utilizaron técnicas de recolección de datos combinadas, desde la observación informal y participante, observación sistemática en base a protocolos de información, hasta diversos tipos de entrevistas, las cuales se acompañaron de técnicas de registro apropiadas a cada caso (fotografía, grabación audiófónica, grabación audiovisual y notas de campo escritas). Los sujetos o unidades de entrevista se determinaron por un sistema de muestreo cualitativo por cuotas, a partir de criterios previamente establecidos.

Se utilizó como marco teórico/ metodológico de referencia una aproximación biográfica a los sujetos (Godsen y Marshall 1999) y las conclusiones se validaron a partir de triangulación de información, y la consistencia interna de los instrumentos.

Toda la aplicación metodológica etnográfica estuvo basada en el consentimiento informado según los criterios de la American Anthropologist Association.

⁷ Las zonas previamente definidas en el proyecto no consideraban el sector costero comprendido entre Lebu y playa Morguilla, el cual se incluyó a partir de la importante información de casos de naufragio en esa área y los importantes episodios de interacción que se dieron entre náufragos y comunidades indígenas *lafkenches*, como es el caso del naufragio de la fragata inglesa *Challenger* en el siglo XIX y el Vapor *Antofagasta* durante el siglo XX.

RESULTADOS

1. Los registros del infortunio. Documentación de los eventos de naufragio ocurridos en la costa araucana entre 1800 y 1920.

La zona de estudio comprendida entre el río Toltén por el sur y la playa de Lebu por el norte es un área que históricamente registra una alta incidencia de naufragios. La revisión de las fuentes permitió establecer que la ocurrencia de desastres marítimos que resultaron en la pérdida de la nave, no es un proceso que se distribuye homogéneamente a lo largo del espacio marítimo, sino que se agrupa en ciertas zonas que por diversas condicionantes tanto ambientales como antrópicas, concentran los eventos de naufragio⁸.

Para el periodo comprendido entre 1828 y 1945 se documentó la ocurrencia de 48 eventos de naufragio de naves mayores en las costas entre Toltén y Lebu, 30 de los cuales se registraron para el siglo XIX y 18 durante las primeras décadas del siglo XX, la mayoría de ellos con resultado de pérdida total de la nave y la embarcación echada a la costa o en sectores muy cercanos a la playa, y por lo tanto asequibles desde esta.

Con excepción de la fragata inglesa Challenger (1835), el transporte de la Armada chilena Angamos (1928), y los remolcadores Maule I (1855) y Maule II (1872), también de la Armada nacional, las naves siniestradas corresponden a embarcaciones comerciales de tráfico mercante de distintas nacionalidades y diverso cargamento.

Respecto a los patrones de naufragio es posible señalar que sus causas obedecieron a factores humanos (errores en la derrota por desconocimiento de la ruta o malas maniobras en la navegación), accidentes náuticos de diversa índole que afectaron la navegabilidad de la embarcación (incendio, rotura de timón, avería de máquinas o del casco) y condiciones de navegación adversa. En muchos casos las causas fueron difíciles de precisar y en otras se verificó una nefasta combinación de los factores antes mencionados.

Efectivamente, la costa araucana presenta condiciones de navegación particularmente adversas en los meses de lluvia que pueden ir de marzo a agosto con presencia de fuertes temporales del cuarto cuadrante (O, NO, N) que pueden llegar hasta los 30 nudos o más. En los meses de otoño y primavera es común observar sobre el litoral densas nieblas originadas por masas de aire caliente que entran en contacto con la corriente fría de Humboldt, y que generalmente se presentan de modo estacionario durante varios días, obstruyendo la visibilidad.

Por su parte, las corrientes costeras predominantes en esta zona avanzan en dirección norte, y en las radas se ve cruzada por corrientes que corren hacia el E en dirección al litoral, en tanto la dirección de la marea (de baja intensidad) se desplaza de N a S. Si bien es cierto que estas corrientes y mareas presentan una amplia estabilidad, se ven fuertemente afectadas por los vientos predominantes del tercer cuadrante en verano⁹ y del cuarto cuadrante en invierno, lo que dificulta la navegación al derivar las embarcaciones hacia la cos-

⁸ La zona de estudio sólo consideró el espacio marítimo continental, excluyendo espacios insulares como isla Mocha. Del mismo modo sólo se contabilizaron aquellos ocurridos en las proximidades del espacio costero y no aquellos ocurridos en alta mar o en zonas alejadas de la costa.

⁹ Durante el verano predomina el SW a S alcanzando "surazos" de hasta 25 a 30 nudos.

ta, especialmente las de vela que no poseen un desplazamiento autónomo y dependen de las condiciones del viento. A lo anterior se agrega una costa generalmente abierta y expuesta a la rompiente que presenta varios accidentes, escollos y rocas sumergidas o semi sumergidas y la inestabilidad propia de las barras en las desembocaduras de ríos como el Imperial, Lebu y Toltén¹⁰.

Las complejas condiciones de navegabilidad de la zona se suman al precario conocimiento de la misma y prácticamente nula existencia de levantamientos cartográficos para gran parte del siglo XIX¹¹, configurando variables que incidieron de modo significativo en la ocurrencia de naufragios y accidentes náuticos, redundando en que la mayoría de ellos terminaron con las embarcaciones siniestradas echadas a la costa, lo cual permitió en muchos casos que la tripulación salvara con pocas pérdidas humanas, a la vez que facilitó el rescate parcial de sus cargamentos y eventualmente el desguace de la nave con acciones de salvataje o explotación comercial organizada desde la costa. Esta misma situación generó que las comunidades ribereñas originarias tuviesen acceso a los restos de la embarcación, parte de su cargamento y estableciera complejos procesos de interacción con los naufragos sobrevivientes.

De los 48 barcos naufragados que fueron registrados, en 10 de ellos se pudo constatar a partir de evidencia documental directa, el aprovechamiento efectivo de su carga y/o elementos propios de la nave por parte de los indígenas, tanto para el siglo XIX como para el siglo XX.¹²

Lo anterior no significa que en el resto de los otros eventos de naufragios registrados, el aprovechamiento de recursos provenientes del colapso de la nave no haya ocurrido¹³; de hecho lo más probable es que se haya dado de modo recurrente y sostenido, considerando la gran cantidad de objetos, materiales y piezas del barco que son arrojadas a las playas en un alto rango espacial de dispersión y distribución luego de un hundimiento¹⁴, proceso sobre el cual no hay registros, dado el escaso nivel de documentación existente, los que tampoco ahondan en profundidad sobre las relaciones que se establecieron entre los sobrevivientes del naufragio y las comunidades costeras, salvo contadas excepciones a las cuales nos referiremos más adelante.

Las formas de utilización y aprovechamiento de los restos de la nave, su cargamento, y en ocasiones sobre los enseres de los naufragos, es diversa. Desde la simple recolección de

¹⁰ Para mayor referencia es posible consultar "Derrotero de la Costa de Chile" Vol. I 1967. Instituto Hidrográfico de la Armada.

¹¹ Los reconocimientos y levantamientos hidrográficos sistemáticos comienzan recién a partir de la segunda mitad del siglo XIX en esta zona.

¹² Estos son: Sarraceno (1828); Rosa (1833); Challenger (1835); Joven Daniel (1849); Maule II (1855); Flamstead (1893); Angamos (1928); Ballena (1930); Tarapacá (1937) y Antofagasta (1945).

¹³ En este sentido es importante destacar que el aprovechamiento de recursos asociados a la carga de las embarcaciones no sólo se producía una vez naufragada y perdida ésta. Hubo varios casos en que la nave una vez que sufría un accidente náutico se procedía a liberar parte de la carga echándola por la borda para alivianar la embarcación, la cual sin duda era recogida por los vecinos y habitantes aledaños.

¹⁴ Esto puede suceder incluso en tiempos muy posteriores al naufragio mismo como nos relataron comuneros *lafkenches* de la comunidad de Puangue, al sur de Lebu, refiriéndose al caso del vapor mercante Antofagasta, de cuyo casco hundido salían a flote, removidos por procesos hidrodinámicos, y eran arrojados a la playa una diversidad de objetos aun 10 y 20 años después de haber embarrancado en la playa de Morguilla.

objetos arrojados a la playa por el oleaje a complejas acciones de salvataje desde el interior del barco siniestrado cuando las condiciones lo permitían; pasando por faenas de desguace de largo aliento. Muchas de ellas fueron organizadas por empresas o particulares que adquirirían los restos del naufragio para aprovechar todo aquello que pudiese ser recuperado, faenas para las cuales contrataban mano de obra local o negociaban el apoyo de autoridades tradicionales de las comunidades adyacentes. En estos casos, las comunidades *lafkenches* participaban de modo secundario y mediado en la explotación de los restos náufragos.

Pese a que las fuentes nos hablan de que el aprovechamiento de los restos del naufragio y su cargamento por parte de los indígenas no se valió de acciones violentas, y que en muchos casos colaboraron activamente en el salvataje de enseres y personas, desde la institucionalidad de la república, las empresas y armadores que tenían sus intereses en la nave siniestrada, se fue construyendo una imagen contraria, plagada de historias de raptos, asesinatos, saqueos y pillaje llevados a cabo por grupos de salvajes que llegaban a enfrentarse entre sí en medio de una orgía de alcohol por la disputa del botín.

Sin duda esta construcción interesada respecto de la acción de los indígenas fue profusamente utilizada por amplios sectores del país representados en sus autoridades políticas y parte de la prensa de la época para clamar enérgicas acciones de escarmiento y finalmente la ocupación definitiva de estos territorios mediante la acción militar. No fueron pocas las ocasiones en que *lonkos* y otras autoridades tradicionales de las comunidades *lafkenches* fueron llevados a juicio por supuestos actos de saqueo y asesinato, sus comunidades sometidas a escarmiento y obligadas a pagar los costes y pérdidas del naufragio.

Recordemos que hasta la primera mitad del siglo XIX la zona objeto de este estudio no había sido ocupada y anexada por el Estado chileno; en consecuencia era un espacio dominado por la población mapuche *Lafkenche* que, no obstante poseía fluidos sistemas de intercambio y contacto, tanto porque la costa era el camino habitual de penetración y comunicación entre Valdivia y Concepción (principales centros urbanos de la República a partir de la primera década del siglo), como porque la región al norte del río Imperial ya estaba ocupada de hecho por hispanocriollos y chilenos que se habían instalado en pequeños predios a partir de las guerras de la independencia.

Precisamente, durante el período previo al proceso de ocupación militar de la Araucanía dos sucesos vinculados con naufragios en la costa araucana, vendrían a exacerbar los ánimos y a consolidar la imagen de “bárbaros” e “incivilizados” de la población mapuche, motivo inexcusable para iniciar una rápida ocupación militar que diese buena cuenta de aquellas “hordas salvajes”¹⁵. Nos referimos a la fragata Británica “*Sarraceno*”, naufragada en las cercanías de la boca del río Imperial en 1828 (Bader 1973). Un segundo caso, que alcanzó ribetes aun de mayores relevancias fue el naufragio del bergantín nacional *Joven Daniel* que naufragó en las costas de Puaucho, entre el Toltén y el Imperial en el invierno de 1849, sin que hubiese ningún sobreviviente, hecho que fue atribuido a que habrían sido asesinados por los indígenas de las comarcas cercanas para quedarse con los restos del siniestro.

Ya hemos señalado que las fuentes que tuvimos a la vista nos hablan de una realidad distinta y más compleja que la caricaturesca dicotomía entre salvajes y civilizados con que se

¹⁵ En este punto es interesante observar cómo un evento como los referidos puede fortalecer determinados discursos o estereotipos respecto de “un otro”, práctica que forma parte constitutiva del fenómeno de “la Frontera” (Herrera 2004).

interpretó y difundió la relación establecida entre los indígenas y aquellos que sobrevivieron al hundimiento de su nave. Particularmente interesantes son los documentos relativos a los naufragios ocurridos a principio del siglo XIX en las costas próximas a la desembocadura del río Imperial (fragata Sarraceno, 1828; fragata ballenera Rosa, 1833, y el bergantín Joven Daniel, 1849) y playa de Morguilla, al sur de Lebu (fragata de guerra inglesa Challenger, 1835), por cuanto nos permiten observar en el sistema de relaciones que se establecieron entre los indígenas por un lado, los sobrevivientes del naufragio y las autoridades de la república por otro, siempre mediados por lenguaraces, capitanes de amigos y colonos chilenos radicados en áreas cercanas al lugar del siniestro. De uno u otro modo el análisis de estos casos nos permite comprender la lógica que articuló las relaciones fronterizas durante la primera mitad del siglo XIX.

2. Los ojos de la alteridad sobre la tragedia: Dinámicas de contacto entre comunidades *lafkenches* y náufragos en la costa araucana durante el siglo XIX

Para observar las dinámicas de contacto entre comunidades *lafkenches* y náufragos en la costa araucana se consideraron cuatro casos sobre los cuales existe información de distintas fuentes que permite profundizar en ellos y que por su cercanía espaciotemporal, patrón de naufragio y condiciones de contacto posibilita una aproximación comparativa. Nos referimos a los casos de la fragata británica Sarraceno naufragada el 28 de marzo de 1828 a 6 leguas al norte del río Imperial, la fragata ballenera Rosa naufragada el 19 de junio de 1833 en las proximidades de la desembocadura del río Imperial, la fragata de guerra británica Challenger naufragada el 18 de mayo de 1835 en la playa de Morguilla, al sur de Lebu, y el bergantín nacional Joven Daniel, echado a la costa de Puaicho, al sur del río Imperial el 1 de agosto de 1849. De su análisis comparativo fue posible extraer las siguientes conclusiones preliminares:

- Ocurren en un periodo temporal de 20 años (1828-1849) y en zonas relativamente cercanas lo que evidencia un contexto territorial e histórico cultural de las relaciones de contacto compartido. El cual a comienzos del siglo XIX es considerado fundamentalmente como un espacio de frontera, un lugar periférico de la naciente república de Chile que se caracteriza por una permanente interacción étnica en contextos misionales, acciones militares y relaciones comerciales.
- La pérdida de las naves sucede en los meses de invierno (marzo a agosto), lo que define una situación de estacionalidad importante al interior de la vida *lafkenche*.
- Todos los barcos terminaron varados en la costa, posibilitando el salvataje de la tripulación, parte de la carga y el acceso a la nave desde la costa.
- En todos ellos hubo contacto más o menos prolongado y continuo entre las comunidades indígenas y los sobrevivientes del naufragio. Como aspecto central del contacto están las relaciones establecidas en torno a los restos del naufragio como articulador de intercambio tanto material como simbólico. En todos hubo aprovechamiento y utilización del cargamento y objetos y materiales provenientes de la nave siniestrada por parte de los indígenas, tanto directo como mediado a través de relaciones de intercambio, evidenciando diversas estrategias de explotación y reutilización de materiales provenientes de naufragios por grupos culturales diferentes en contextos geográficos de aislamiento y procesos históricos de colonización y aculturación. Así fue posible establecer que ciertas

pautas de aprovechamiento de recursos exóticos y la incorporación de nuevas tecnologías podrían enmarcarse en modelos y estrategias más tradicionales de explotación del espacio costero *lafkenche*, basadas en un fuerte oportunismo, alta movilidad y eficientes técnicas de recolección en los cuales participaba de modo activo la comunidad en su conjunto (hombres, mujeres y niños).

- Representan situaciones de contacto en la cual la asimetría clásica que marca el encuentro entre europeos o chilenos como sociedad dominante e indígenas se rompe, permitiendo la urdiembre de sistemas de relaciones sociales distintas entre ambos grupos.
- Todos estos casos están documentados a partir de fuentes primarias de distinta índole que permite su comparación y contrastación. En tres de ellos¹⁶ contamos con los relatos y crónicas de los propios sobrevivientes lo que posibilita una aproximación a los mecanismos antropológicos y culturales que operan en esta situación, en un hecho por lo demás del todo relevante para la comprensión del periodo y las respuestas de una institucionalidad republicana ante una geografía fronteriza, liminal, difusa y peligrosa, entendida como el fin del mundo civilizado. El estudio de las crónicas originales escritas por los sobrevivientes de naufragios permite abordar la investigación sobre aspectos como la organización social y las estructuras de autoridad, las estrategias de subsistencia y salvamento, y la toma de decisiones de grupos bajo condiciones de stress; además de los modos y sistemas de relación con los distintos grupos aborígenes con quienes toman contacto. En el contexto anteriormente expuesto, se obtuvo valiosa información respecto de la selección de estrategias de subsistencia, formas de intercambio y colaboración interétnica, ocupación diferencial del espacio, explotación y reutilización de materiales recuperados de un pecio (Gibbs 2003) y la construcción y transformación del valor y significado de los objetos a partir de la interacción social (Flatman 2003; Paynter 2000) en torno a eventos de siniestro marítimo, los cuales constituyeron un acontecimiento relevante para la vida de las comunidades locales asentadas en ambientes de aislamiento geográfico que tuvieron implicancias políticas, sociales e ideológicas, tanto al interior de los grupos indígenas involucrados como en la percepción que se tuvo de ellos desde el resto del país.

Breve descripción de los casos

El Sarraceno

Fragata británica naufragada el 20 de marzo de 1828 procedente de Nueva Holanda, Australia y en viaje de Sydney a Valparaíso, varó en la costa de Imperial a 5 o 6 leguas de este río luego de chocar con un arrecife por error de navegación, en medio de fuertes vientos y lluvias. A bordo venían 30 personas entre tripulantes y pasajeros y traía un cargamento de azúcar y bayetas (paños tejidos de algodón). Según los informes (Bader 1973; Vidal Gormaz 1901; Kenney 1924), inmediatamente después del siniestro se aproximaron a los restos y sobrevivientes que habían quedado en la playa un número importante de indígenas que, según percepciones de los propios naufragos tenían intenciones de asesinarlos, hecho que finalmente no ocurrió debido al temor atribuido a los caciques locales que ante tal

¹⁶ Nos referimos a los casos de la Fragata Sarraceno, Fragata ballenera Rosa y Fragata de guerra británica Challenger.

eventualidad el gobierno chileno invadiera tierras mapuches. Sin embargo ello no fue razón suficiente para evitar que los mapuches de la zona se apropiaran de los pocos enseres que habían logrado salvarse y desguazaran la embarcación encallada para extraer diversos materiales y objetos. Esta última acción, interpretada como vil saqueo por las autoridades y armadores del Sarraceno, venía a confirmar la idea de que “El interior del país pertenece a los indios... el gobierno de Chile ejerce jurisdicción sobre él no más lejos del espacio dentro de la extensión que dominan sus armas de fuego” (Miers 1826, Vol I:487).

El Rosa

Fragata ballenera francesa. Naufragó el 19 de junio de 1833 en una zona cercana a la desembocadura del río imperial luego de que un fuerte temporal la echara sobre la costa. A bordo venían 34 personas entre tripulación y pasajeros.

La Challenger¹⁷

Fragata de guerra británica. Naufragó en la playa de Morguilla, al sur de Lebu, el 18 de mayo de 1835, con cerca de 200 tripulantes, a causa de un error en la derrota producido por la variación de corrientes próximas al litoral debido al terremoto que asoló la región de Concepción en febrero de 1835. Luego del naufragio y una vez salvada la tripulación en tierra, el capitán Seymour ordenó la construcción de un campamento con los restos de la nave desde el cual se organizó el salvataje de artículos diversos que aún era posible salvar desde la fragata que quedó varada en la rompiente de la playa. El campamento inglés se mantuvo por cerca de dos meses hasta que deciden emprender la marcha hacia el río Lebu desde donde fueron finalmente rescatados. Desde el mismo momento del naufragio tuvieron contacto con los indígenas de comarcas cercanas liderados por el Cacique Cheuquián, quienes prestaron apoyo y colaboración en el rescate de la tripulación y posterior salvataje de objetos del barco, además de que brindaron protección respecto de un supuesto grupo de indígenas “enemigos” de más al sur. En este contexto se produjo un profuso intercambio entre los habitantes indígenas de Morguilla, los naufragos y colonos chilenos radicados en tierras *lafkenches* quienes al día siguiente del naufragio ya habían instalado sus tiendas cercanas al campamento inglés.

El Joven Daniel

Bergantín nacional que se dirigía con carga y pasajeros a la ciudad de Valdivia procedente de Valparaíso, naufragó en la playa de Puancho el 1 de agosto de 1849, luego de ser azotado por un fuerte temporal del cuarto cuadrante. Todos los pasajeros y tripulantes murieron en el siniestro, situación de la cual fueron culpados los habitantes de las comunidades cercanas y habitantes del lago Budi, de quienes se suponía actuaron alevosamente para quedarse con los restos del naufragio. “Tan atroz crimen denunciado... puso en alarma a las autoridades del país, i se improvisaron tropas, tratándose de una batida general contra los indígenas de Puancho” (Vidal Gormaz 1901:221). Pese a que más tarde se comprobó la falsedad de estos hechos ya que la totalidad de pasajeros y tripulación murieron en el naufragio, lo cierto es que se destacaron unidades desde Concepción y Valdivia, tanto para

¹⁷ Los principales antecedentes de este caso fueron obtenidos de SEYMOUR, M., ROUSE, H. 1836. A Diary of the Wreck of His Majesty's Ship Challenger, on the Western Coast of South America in May, 1835. Printed for Longman, Rees, Orme, Brown, Green, & Longman. London.

investigar el hecho como para tomar represalias sobre la población mapuche. Este episodio, de acuerdo a Bengoa (1997), habría venido a corroborar la imagen bárbara y brutal que la sociedad chilena tenía de los mapuches. Sin embargo ¿qué significó este hecho para las poblaciones del lugar más allá de las consecuencias políticas, judiciales y militares que nos detalla muy bien Guevara (1902)? Tal vez una clave para esta respuesta sean las primeras palabras del relato autobiográfico de Pascual Coña (1973), el cual se inicia con la narración del naufragio, en el cual destacan las palabras que habría dicho el cacique Huaquinpan en defensa de las acusaciones de saqueo: *“Nosotros ¿cómo tendríamos culpa de eso? Mandamos talvez nosotros al mar y al viento? Estos mismos echaron el buque a la playa donde se rompió. ¿Qué teníamos que hacer con eso? Es cierto que se han tomado todas las mercaderías, porque decíamos que todas se perderían; ya se les sentía el mal olor. Nuestra maldad no era pues muy grande. Suele haber desgracias, y así le tocó la mala a este buque”*. (Coña 1973:14)

3. Narrativas y oralidad en las comunidades lafkenches en torno a los sucesos de naufragio

Ya hemos señalado que las comunidades indígenas lafkenches desarrollaron complejas relaciones y episodios de interacción tanto con los naufragos sobrevivientes como con los restos de las embarcaciones siniestradas y su carga. Muchos de estos episodios aún subyacen en las poblaciones actuales a través de narraciones y relatos que fuimos recopilando en el transcurso de esta investigación.

Los episodios de naufragios en la zona investigada, salvo excepciones, no corresponden a vivencias personales de los informantes debido a la profundidad temporal de estos episodios, sino que a relatos de antepasados de los habitantes de las zonas costeras en estudio. Por lo cual a la información que se está accediendo es a interpretaciones de interpretaciones de los episodios de naufragios y las relaciones con los objetos materiales de éstos.

Identificación y ubicación de los naufragios

En las localidades investigadas se pudo constatar que los informantes reconocen una serie de naufragios, muchos de ellos con sus nombres o derivaciones de ellos como es el caso del Flamstead, el cual es referido continuamente como “el Flantes”. En términos generales la memoria local ha conservado los nombres y ubicaciones de los barcos naufragados a fines del siglo XIX y principalmente aquellos siniestrados durante las primeras décadas del siglo XX. De este modo barcos como la fragata ballenera Rosa, el Sarraceno, la fragata Challenger, todos ellos naufragados en las primeras décadas del siglo XIX, no son recordados ni mencionados directamente. Una excepción lo constituye el caso del Joven Daniel (1849), aunque sus restos e historia se confunden y entremezclan con los del Flamstead (1893).

Para el caso de las comunidades próximas al río Imperial son recurrentes las referencias a los barcos que se hundieron en el río, en especial aquellos que fueron dramáticos por la pérdida de vidas humanas. Tanto en la costa, especialmente en Boca Maule, como en la zona fluvial de los ríos Imperial y Mónico, los nombres y ubicaciones de los naufragios identificados por los entrevistados son coincidentes en su gran mayoría; estos son, Cautín, Helvetia, Maule, Saturno y Napoleón.

En la zona de Morquilla y Lebu, aquellos que aparecen con mayor referencia son el transporte de guerra de la Armada chilena “Angamos”, el vapor “Antofagasta” y el “Yose-

rik". El primero por su impactante consecuencia de vidas humanas y las posteriores faenas de rescate e investigaciones sumarias y los dos segundos por el aprovechamiento que se hizo de su carga.

Relación con los recursos de los Naufragios

Los entrevistados, al referirse a los naufragios y las prácticas asociadas a éstos, en su mayoría dan cuenta de los relatos que eran contados por sus familiares mayores. Un elemento que se expone con fuerza guarda relación con la presencia de algunas mujeres "extranjeras" sobrevivientes de los naufragios, que habrían optado por quedarse en la zona. Asimismo, se señala que niños y niñas habrían sido recogidos por gente del sector, criados e integrados a las familias. Este elemento está presente en distintas fuentes; en efecto, aparece tanto en relatos orales como escritos. Sumado a lo anterior, es recurrente la mención de la existencia de familias donde el mestizaje sería evidente, hecho que se esgrime como prueba de la permanencia de las extranjeras en el lago Budi. Se habla de mapuches trigüeños, de ojos claros, verdes o azules, quienes habitarían principalmente en el sector de Boroa, así como también en Malalhue. La existencia de la población mapuche que presentaría estos rasgos sería explicada por los mismos entrevistados con los cuales tuvimos la oportunidad de conversar, aludiendo a que estas personas descienden de los náufragos.

Así mismo, se describen distintas formas para apropiarse de los objetos y materiales que arrojaban los naufragios o que podían ser directamente sacados de estos. Entre los informantes se distingue la recolección de alimentos, utensilios y partes del barco que aparecían en las playas luego del naufragio; y el aprovechamiento de los "fierros" de las embarcaciones. Los primeros habrían sido apropiados por los habitantes de lugares aledaños, mientras que los segundos habrían sido extraídos mediante faenas de salvataje organizadas por los dueños o rematadores de la nave siniestrada, para lo cual contrataban mano de obra local.

Los informantes se refieren principalmente a la apropiación de los recursos alimenticios. Los informantes coinciden en que no existían conflictos con que las poblaciones costeras se apropiaran de los recursos en general y sobre todo los alimenticios, los que si no eran recolectados se perdían inútilmente.

Las formas de cómo se recolectaban los productos varían entre los informantes, en este sentido el informante IC se refiere a que en la playa Maule, donde vivía su abuela, la gente recolectaba en la costa los sacos de harina que el barco botaba, la gente recogía libremente los sacos y se los llevaban a sus casas. UP se refiere a que sacaban harina cruda, grasa, fideos del "Flandes" con una yunta de bueyes y que eran traídos a Puerto Saavedra en carreta donde eran muy bien recibidos ya que se trataba de productos que en ese tiempo no estaban disponibles habitualmente en el lugar. Por su parte, RG cree que para sacar cosas debieron entrar amarrados porque los naufragios estaban en la rompiente de la ola. Los habitantes próximos a la playa de Morguilla consultados nos refieren que participaban hombres, mujeres y niños en la recolección de objetos y alimentos (colchones de lana, fardos de paño y lanas, tarros de mantequilla, harina, madera y herrajes) arrojados a la playa luego del naufragio del vapor Antofagasta. A veces lo recogían directamente de la playa y otras se internaban en el intermareal de a caballo para lacerar artículos que se encontraban flotando todavía en el agua.

En los naufragios fluviales frente a Newentúe el informante LA describe que los sacos de harina y papas que se iban a pique se extraían mediante arrastre con botes y con arañas de alambre –las mismas que se utilizaban para extraer trampas de jaibas–. Esta extracción se realizaba con “la vuelta del agua” que es cuando hay cambio de marea alta a la baja y se aclaran las aguas.

La extracción de fierros del vapor Maule fue realizado por parte de la familia Valdés quienes tenían una fundición en Puerto Saavedra. IC relata que el Maule fue dinamitado para extraer el fierro. LA explica que los fierros del naufragio “Cachepalo” los sacaban con una grúa denominada tecele.

Por su parte, los pescadores de Puerto Saavedra y Newentúe extraían mediante buceo barras de bronce para elaborar anclas, a la vez que rescataban los huinches de la borda de las embarcaciones con el mismo fin.

En la actualidad aún es posible obtener evidencia material de algunos naufragios en la costa lafkenche, hemos visto restos ya desvencijados en los sectores de Puaucho, Piedra Alta y Piureo y cuyos nombres se pierden en el tiempo; no obstante las comunidades locales contemporáneas siguen vinculándose con ellos, lo que queda reflejado en la memoria oral de aquellos con los cuales hemos podido conversar. Hasta no mucho tiempo atrás todavía obtenían algunos restos, principalmente hierro para fabricar herramientas¹⁸, y en los restos embancados de aquellas embarcaciones aún se realizan faenas de recolección y extracción de mariscos, ya que funcionan como arrecifes artificiales, o micro ecosistemas acuáticos donde es posible la obtención de recursos alimenticios para el consumo doméstico.

El informante RG cuenta que en la casa de su abuelo existía una tina de baño sacada del vapor Maule. En el río Imperial se extrajeron anclas y calderas que según el informante AL se llevaron a pueblos y ciudades para la ornamentación de plazas y casas.

En cuanto a los naufragios relacionados con la extracción de mariscos, los naufragios ubicados en el río Imperial, el Cachepalo, y en el Moncul, el Estrella, corresponderían a bancos de mariscos.

También existe una mirada patrimonial de los naufragios. Actualmente en Puerto Saavedra existe una iniciativa local de quienes buscan rescatar estas historias y aprovecharlas con fines turísticos.

Significado de objetos y materiales de los naufragios

Los naufragios y sus restos para las comunidades lafkenches, se asocian a una disponibilidad de recursos que son incorporados al interior de una estrategia adaptativa por las distintas comunidades que interactúan en un mismo espacio cultural, articulando relaciones de intercambio y movilidad en torno a la valoración diferencial de objetos asociados a un

¹⁸ En el conocido relato de Pascual Coña, le relata a Moesbach: “Poco después encalló en la playa un vapor. Fui con mi mujer a trabajar allí. El vapor Flamstead se llamaba, traía mucha clase de géneros, azúcar, harina, licores, pescado salmón y una infinidad de cosas más... salieron del vapor distintas maquinarias y muchísimos barriles de una piedra que llamaban cemento romano” (Coña 1973 : 448-449). Más adelante le relata: “...fui otra vez a trabajar a un lugar que se llamaba Maule. Allí había salido otro buque, el Arno” (Coña 1973 : 451).

origen culturalmente diverso. El modo de significar e interpretar estos eventos fortuitos y a la vez extraordinarios estarían fuertemente ligados a los patrones funcionales y simbólicos que rigen su relación con el mar y la explotación de sus recursos.

Desde esta perspectiva el aprovechamiento y utilización de restos de naufragios no constituye un acto reprochable. Por el contrario, la pérdida de una nave si bien siempre es observada como un hecho dramático para sus tripulantes por parte de las comunidades, la disponibilidad de recursos exóticos diversos es valorada como una situación positiva, y sobre los cuales existe un derecho sobre su reutilización, rescate y apropiación, el cual estaría basado en su relación con el mar y sus recursos y las estrategias adaptativas tradicionales asociadas con este espacio, como la recolección. En este sentido la noción de culpabilidad por aprovechar los restos náufragos no existe, por cuanto no se sienten responsables del accidente ya que no observan acción humana de por medio, sino que eventos y fenómenos naturales como temporales, marejadas, vientos huracanados, etc., los cuales obedecen a un orden sobrenatural que ellos aceptan y que en ocasiones puede ser benéfico como en el caso de un naufragio, varazón de ballena o de peces y otros nefastos para la comunidad, como el viento tibio de primavera que quema las primeras cosechas o la pérdida temporal de determinados recursos del mar.

CONCLUSIONES

Las comunidades indígenas *lafkenches* desarrollaron complejas relaciones y episodios de interacción tanto con los náufragos sobrevivientes como con los restos de las embarcaciones siniestradas y su carga. Los modos en que estas relaciones y episodios de contacto se dieron no corresponden a eventos o conductas aisladas. Por el contrario, constituyen respuestas colectivas basadas en patrones culturales de carácter adaptativo, sociales y simbólicos propios de un territorio fronterizo, donde las acciones se encuentran pauteadas por códigos de interrelación e intercambio interétnico. El modo de significar e interpretar estos eventos fortuitos y a la vez extraordinarios por parte de los indígenas estaría fuertemente ligado a los patrones funcionales y simbólicos que rigen su relación con el mar y la explotación de sus recursos, los cuales poseen patrones de continuidad en el tiempo y en el espacio. Sin embargo, las prácticas de apropiación y utilización de restos náufragos son vistas desde la óptica occidental como actos de bandidaje, saqueo y pillaje propios de un grupo de salvajes, los cuales deben ser duramente castigados. Así es usual que se asocie la barbarie de las comunidades ribereñas con la hostilidad y rigurosidad climática de un territorio no civilizado, fuera del control y la racionalidad republicana que domina el periodo. Esta imagen se articula eficazmente con la utopía colonizadora que fundamenta el proyecto de ocupación militar de la Araucanía. En los casos más profundamente estudiados los contactos entre indígenas, los sobrevivientes del naufragio y las autoridades de la república por otro, son siempre mediados por lenguaraces, capitanes de amigos y colonos chilenos radicados en áreas cercanas al lugar del siniestro en una lógica de articulación de las relaciones fronterizas propia de la primera mitad del siglo XIX.

AGRADECIMIENTOS

A las familias lafkenches y personas que nos acogieron y abrieron sus puertas para contarnos sus historias. A Paula Stranger y Pablo Zapata, jóvenes antropólogos que participaron del trabajo de campo e hicieron suyas las reflexiones originales de este estudio. A Susana Chacana por su aporte en la sistematización de las fuentes históricas. Al Personal de Museo Regional de la Araucanía por su apoyo y al Consejo de Investigación de la DIBAM por haber creído en esta propuesta.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVAR NÚÑEZ CABEZA DE VACA. 1992. *Los naufragios*. Nueva Biblioteca de Erudición y Crítica Editorial Castalia. Enrique Pupo-Walker editor.
- ANSCHUETZ, K.F.; R.H. WILSHUSEN y Ch. L. SCHEICK. 2001. "An Archaeology of Landscapes: Perspectives and Directions". *Journal of Archaeological Research*, Vol. 9 (2): 157 – 211.
- ARRUÉ, M. 2002. "Desaparecer-Reaparecer. Los mapuches Autóctonos de Chile en las Representaciones nacionales". MS.
- BADER T. 1973. "Un Naufragio Australiano de 1828 en la Costa de Arauco", *Revista de Estudios del Pacífico* N° 6, 29-39, Universidad Católica Valparaíso.
- BASCUÑÁN, C.; EICHHOLZ, M.; HARTWIG, F. 2003. *Naufragios en el Océano Pacífico Sur*. Ed. Aguilar, Santiago.
- BENGOA, J. 1985. *Historia del Pueblo Mapuche*, Ediciones. Sur, Santiago.
- BENGOA, J. 2003. *Historia de los antiguos mapuches del Sur. Desde antes de la llegada de los españoles hasta las paces de Quilín*, Editorial Catalonia, Santiago.
- BUSTOS, V.; Z. SEGUEL y VERGARA, N. 1998. "Los conchales antrópicos de ostras en la micro-área Raquí-Tubul, extremo sur del Golfo de Arauco; VIII Región". En *Primer Seminario de Arqueología. Zona Centro-Sur de Chile. Serie Antropología*, Universidad San Sebastián, Concepción. Pp. 41-61.
- CASTRO, P. 2005. "Aproximación a la Identidad Lafkenche", *Periphéria* N°2 www.periphéria.name
- COÑA, P. 1973 (1930). *Memorias de un Cacique Mapuche*. ICIRA, Chile.
- FIRTH, A. 1997. "Three Facets of Maritime Archaeology: Society, Landscape and Critique". <http://avebury.arch.soton.ac.uk/Research/Firth>
- FLATMAN, J. 2003. "Cultural biographies, cognitive landscapes and dirty old bits of boat: 'theory' in maritime archaeology". *The International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 32 (2): 143 – 157.
- GIBBS, M. 2003. "The Archaeology of Crisis: Shipwreck Survivor Camps in Australia". *Historical Archaeology*, Vol. 37 (1): 128.

- GODSEN, CH. Y MARSHALL. 1999. "The Cultural Biography of Objects". *World archaeology*, Vol 31, N° 2 169-178.
- GUEVARA, T. 1902. *Historia de la Civilización de Araucanía*, Santiago. Tomo I.
- HERRERA, R. 2003. "La Construcción Histórica de la Araucanía: Desde la Historiografía Oficial a las Imágenes Culturales y Dominación Política". *Revista Austral de Ciencias Sociales* N° 7: 29-40.
- INSTITUTO HIDROGRÁFICO DE LA ARMADA .1967. "Derrotero de la Costa de Chile" Vol. 1.
- JACKSON, D. 1997. "Guijarros, percusión bipolar y cuñas: adaptación tecno-económica de un conjunto lítico en el sitio P31-1, Isla Mocha". En *La Isla de las Palabras Rotas*. Ediciones de la Biblioteca Nacional de Chile, Centro de Investigación Diego Barros Arana, pp. 133-157.
- JASINSKI, M. 1999. "Maritime Archaeology and Underwater Cultural Heritage into the 21st Century". *Proceedings of the 4th World Archaeology Conference*, University of Cape Town, South Africa. <http://www.wac.uct.ac.za/wac4/symposia/papers/S032jsk>
- KENNEY, J. 1924. "Relación del naufragio del Sarraceno". *Revista Chilena de Historia y Geografía*, Año XIV, Tomo L, 2° Semestre N° 54, p. 244.
- MIERS., J. 1826. *Travels in Chile and La Plata*. London Vol I.
- NAVARRO, X. y M. PINO. 1995. "Interpretación de ocupaciones precerámicas y cerámicas en los distintos microambientes de la costa de Chan Chan, Valdivia, X Región". En *Actas del XIII Congreso Nacional de Arqueología Chilena. Hombre & Desierto*, Antofagasta, 9 (1): 127 - 134.
- NAVARRO, X. y M. PINO. 1999. "Ocupaciones arcaicas en la costa de Valdivia. El sitio Chan-Chan-18". En *Actas de las III Jornadas de Arqueología de la Patagonia*, pp. 65-82. Bariloche.
- NAKASHIMA, D. AND Y, ELIAS. 2002. "Science, The Nature of Traditional Knowledge, in Traditional Knowledge and sustainable development". *Series on Sciences for sustainable development N°4*. Icsu. Compiled and edited by Unesco.
- PAYNTER, R. 2000. "Historical and Anthropological Archaeology: Forging Alliances". *Journal of Archaeological Research*, Vol. 8, No 1: 1 - 37.
- PÉREZ-MALLAÍNA, P. 1997. *El Hombre Frente al Mar. Naufragio en la Carrera de Indias durante los Siglos XVI y XVII*. Ed. Universidad de Sevilla, España.
- QUIROZ, D. 1997. "Fragmentos recuperados: un breve panorama histórico para la Isla Mocha". En *La Isla de las Palabras Rotas*. Biblioteca Nacional de Chile, Centro de Investigación Diego Barros Arana. Pp. 237-241.
- QUIROZ, D.; M. SÁNCHEZ, M. VÁSQUEZ, M. MASSONE y L. CONTRERAS. 1998. "Cazadores Talcahuanenses en las costas de Arauco durante el Holoceno Medio". En *Primer Seminario de Arqueología. Zona Centro-Sur de Chile. Serie Antropología*, Universidad San Sebastián, Concepción. Pp. 75-82.

- QUIROZ, D. Y M. SÁNCHEZ. 2000. "Le-4: pescadores en las costas de la Araucanía hace 2000 años". *Museos* 24:33-37.
- ROSALES, D. DE 1877 [1678]. *Historia general del reyno de Chile, Flandes Indiano*. Tomos I y II, Publicada, anotada y precedida por B. Vicuña Mackenna, Imprenta de El Mercurio, Valparaíso
- SEGUEL, Z. 1969. "Excavaciones en Bellavista, Concepción". Comunicación preliminar, En *Actas del V Congreso Nacional de Arqueología*, La Serena. Pp. 327-350.
- SEGUEL, Z. 1970. "Investigaciones Arqueológicas en la Isla Quiriquina". *Rehue* 3: 39-47, Concepción.
- SEYMOUR, M.; ROUSE, H. 1836. *A Diary of the Wreck of His Majesty's Ship Challenger, on the Western Coast of South America in May, 1835*. Printed for Longman, Rees, Orme, Brown, Green, & Longman. London.
- SCHIFFER, M. 1976. *Behavioral Archaeology*. Academic Press, New York. Formation processes of the archaeological record. University of New Mexico Press, Albuquerque.
- VÁSQUEZ, M. 1997. "El Arcaico en la Isla Mocha". En *La Isla de las palabras Rotas*. Biblioteca Nacional de Chile, Centro de Investigación Diego Barros Arana. Pp. 215-235.
- VIDAL GORMAZ, F. 1901. *Algunos Naufragios en las Costas Chilenas*. Imprenta Elzeviriana, Santiago de Chile.
- VILLALOBOS, S. 1992. *La Vida Fronteriza en Chile*. Editorial MAPFRE, España.
- WESTERDAHL, C. 1992. "The maritime cultural landscape". *The International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 21 (1): 5 – 14.
- 1994 "Maritime Cultures and Ship Types: Brief Comments on the Significance of Maritime Archaeology". *The International Journal of Nautical Archaeology* 23.4:265-270.

MIGUEL A. CHAPANOFF C.
Museo Regional de La Araucanía

Anexo Tabla 1

Registro de naufragios de naves mayores entre costa del Toltén y Lebu. 1828 – 1945

| Nave | Fecha de naufragio | Pertenencia | Lugar Naufragio | Causas de Naufragio | Tipo de carga |
|------------------------------|-------------------------|----------------|--|--|---|
| Fragata Sarraceno | 1828 20 de marzo | Británica | Costa de Imperial, a 5 o 6 leguas al norte de este río | Chocó con un arrecife por error de navegación. | Cargamento de azúcar y bayetas |
| Fragata Ballenera Rosa | 1833 19 de junio | Francesa | Desembocadura del río Imperial | En temporal de lluvia fuerte la nave fue arrojada sobre la costa. | Barco Ballenero |
| Fragata de guerra Challenger | 1835 18 de mayo | Británica | Playa Morhuilla | Error de navegación. | |
| Bergantín Joven Daniel | 1849 1 de agosto | Chilena | Playa de Puaucho | Viento del cuarto cuadrante. Encalló en la costa. | Cargamento surtido |
| Vapor remolcador Maule (I) | 1855 22 de marzo | Chilena | Playa al norte desembocadura río Budi | Varó en la playa por mal gobierno de la nave. | |
| Barca Ana Catharina | 1868 31 de mayo | Argentina | Playa Grande de Lebu | Viento del NO le hizo faltar las amarras y dar al través sobre la costa. | Se encontraba al lastre con 600 toneladas de fierro |
| Bergantín Ane Lawrie | 1868 31 de mayo | Británico | Playa Grande de Lebu | Viento del NO le hizo faltar las amarras y dar al través sobre la costa. | Carbón |
| Barca Adventure | 1868 26 de octubre | Norteamericana | Playa Grande de Lebu | Viento del NO le hizo faltar las amarras y dar al través sobre la costa. | |
| Barca O'Beron | 1868 22 de diciembre | Hawaiana | Playa Grande de Lebu | Viento del NO le hizo faltar las amarras y dar al través sobre la costa. | Carbón |
| Goleta Bruja | 1869 7 y 8 de agosto | Chilena | Barra del río Lebu | Varó en la barra con fuerte corriente, marejadas y el viento N. | Harina |

Continúa en página siguiente

Continuación Anexo tabla 1

| Nave | Fecha de naufragio | Pertenencia | Lugar Naufragio | Causas de Naufragio | Tipo de carga |
|-----------------------------|--------------------------|--------------|----------------------|---|-----------------------|
| Barca Atala | 1870 21 de marzo | Italiana | Playa Grande de Lebu | Viento del NO le hizo faltar las amarras y dar al través sobre la costa. | Cargamento de Lingue |
| Barca Almendralina | 1870 28 de marzo | Salvadoreña | Playa Grande de Lebu | Viento del NO le hizo faltar las amarras y dar al través sobre la costa. | Carbón de piedra |
| Coquimbo | 1870 28 de marzo | Salvadoreña | Playa Grande de Lebu | Temporal de ONO le hizo cortar las amarras y dar a través en la costa. | Carbón de piedra |
| Barca Milagro | 1870 30 de marzo | Chilena | Playa del Imperial | Varó en la Playa. | Cargamento de maderas |
| Barca Ludominia | 1871 14 de noviembre | Guatemalteca | Rada de Lebu | Viento del cuarto cuadrante le hizo le hizo garrar sus anclas y dar a través sobre la costa. | |
| Fragata Correo de Lebu | 1872 14 de noviembre | Guatemalteca | Rada de Lebu | Temporal de ONO que sopló el 28 de Marzo le hizo cortar las amarras y dar a través en la costa. | |
| Neptuno | 1872 14 de noviembre | Guatemalteca | Rada de Lebu | Temporal de ONO le hizo cortar las amarras y dar a través en la costa. | carbón de piedra |
| Barca Jane | 1872 14 de noviembre | Nicaragüense | Rada de Lebu | Temporal de ONO que sopló el 28 de Marzo le hizo cortar las amarras y dar a través en la costa. | carbón de piedra |
| Vapor Remolcador Maule (II) | 1872 20 de septiembre | Chilena | Costa de Chol Chol | Encalló en la costa. | |
| Barca Angelina | 1873 24-25 de junio | Guatemalteca | Rada de Lebu | Temporal de O le hizo cortar las amarras y dar a través en la costa. | |

Naufragios y comunidades *Lafkenches* en la costa Araucana Siglos XIX Y XX

Continuación Anexo tabla 1

| Nave | Fecha de naufragio | Pertenencia | Lugar Naufragio | Causas de Naufragio | Tipo de carga |
|------------------------------------|-----------------------------|-------------|--|--|--|
| Goleta Rey de Italia | 1880 11 de enero | Chilena | Costa de Tirúa al sur de Punta Lobos | Abandonada por motín. | |
| Barca Margaret Graig | 1880 20 de enero | Británica | Playa de Quinahue | Por error de rumbo encalló en la playa. | |
| Pailebot Flora | 1882 29 de marzo | Chilena | Al norte de la Barra del río Lebu, en medio de las rompientes | Faltándole el remolque que le daban los botes, la corriente lo echó a la costa, donde fue inutilizado. | Con cargamento de trigo y harina. |
| Vapor Paquebot de los Boldos | 1885 30 de septiembre | Chilena | Barra del río Imperial | Encalló en la barra del río al cruzar con marea baja. | |
| Barca Leonor Mascayano | 1887 17 de agosto | Chilena | Barra del río Lebu | Temporal de viento de NNO que sopló el 17 le hizo faltar las amarras y fue a embarrancar en la barra del río. | |
| Vapor Flamsteed | 1893 abril | Inglesa | Playa de Puaucho 9 millas al sur del río Imperial | Encalló en la playa debido a la corriente del SO al O que se hace sentir en esta costa a veces o al exceso de confianza del capitán. | |
| Vapor Teja | 1893 21 de abril | Chilena | Confluencia río Moncul e Imperial | Encalló sobre piedra sumergida. | Frutos del país |
| Vapor Trumao | 1893 20 de mayo | Chilena | | Calado del Trumao, rompiéndose el fondo. | Frutos del país |
| Barca Luisa | 1894 | Chilena | Playa de Lebu | Temporal del cuarto cuadrante O le hizo cortar las amarras y dar a través en la costa. | |
| Vapor Bío Bío | 1898 30 de junio | Chilena | Barra del río Imperial | Varó al intentar cruzar la barra. | |

Continuación Anexo tabla 1

| Nave | Fecha de naufragio | Pertenencia | Lugar Naufragio | Causas de Naufragio | Tipo de carga |
|-------------------------|--------------------------|-------------|---|--|-----------------|
| Vapor Menactic | 1904 8 de diciembre | Británica | Costa 10 millas al sur del río imperial | Encalló en la costa. | |
| Vapor Emilia | 1905 6 de septiembre | Chilena | Barra del río Imperial | Volcó intentando cruzar la barra. | |
| Vapor Tucapel | 1905 21 de diciembre | Chilena | Punta Morguilla | Explosion de las máquinas. | |
| Vapor Lumaco | 1907 16 de abril | Chilena | Barra del río Imperial | Varó intentando cruzar la barra. | |
| Vapor Tirúa | 1908 28 de enero | Chilena | Barra del río Imperial | Varó intentando cruzar la barra. | Frutos del país |
| Vapor Tomé | 1909 30 de enero | Chilena | Barra del río Imperial | Varó intentando cruzar la barra. | Frutos del país |
| Vapor Carahue | 1909 30 de septiembre | Chilena | Barra del río Imperial | Varó intentando cruzar la barra. | Frutos del país |
| Vapor Joserik | 1909 19 de marzo | Británica | Playa de Lebu | Luego de chocar contra una roca sumergida fue varado por el Capitan. | Coke |
| Vapor Carahue | 1910 23 de abril | Chilena | Banco norte del río Imperial | Varó en un bajo de arena. | Frutos del país |
| Vapor Tito | 1911 1 de febrero | Chilena | Rada de Lebu | Luego de chocar con una roca sumergida se averió el timón y se abrió un costado. | |
| Vapor Tocopilla | 1916, 17 de noviembre | Chilena | Barra río Lebu | Varó en fondo de arena desde donde fue reflotado. | |
| Goleta a motor Carlitos | 1923 12 de marzo | Chilena | Punta Pangué, al sur de Lebu | Se hundió a causa de un incendio. | |

Continuación Anexo tabla 1

| Nave | Fecha de naufragio | Pertenencia | Lugar Naufragio | Causas de Naufragio | Tipo de carga |
|----------------------------------|-------------------------|-------------|---|--|---------------|
| Trasporte Militar Angamos | 1928 06 de julio | Chilena | Punta Morguilla | Averia del timón en un temporal del Norweste. | |
| Vapor Ballena | 1930 30 de marzo | Chilena | Punta Morguilla | Temporal del Norweste, encalló en la costa. | |
| Barca Pesquera María Auxiliadora | 1933 13 de noviembre | Chilena | Desembocadura del río Toltén | Se estrelló en unos bajos en condiciones de neblina y marejada. | |
| Vapor Sosua | 1936, 28 de mayo | Peruana | Frente a la playa de Lebu | Varó a causa del mal tiempo y densa neblina, sufriendo fallas en sus máquinas. | |
| Vapor Tarapacá | 1937 2 de enero | Chilena | Punta Morguilla | Encalló en la costa. | |
| Vapor Antofagasta | 1945 25 de julio | Chilena | Dos y media millas al sur de la Punta Morguilla | Encalló en roqueríos Error de navegación. | |