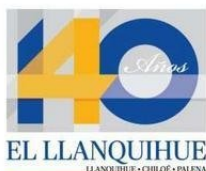


Tema del día

Escritor argentino “reflotó” el olvidado naufragio donde murieron 6 chilenos



Carlos Ilabaca

carlos.ilabaca@diariollanquihue.cl

Frente a las costas de San Carlos de Bariloche, sumergidos en el fondo del lago Nahuel Huapi a unos 30 metros de profundidad y en una ubicación que sólo unos pocos conocen, permanecen intactos tras más de un siglo los restos del Helvecia.

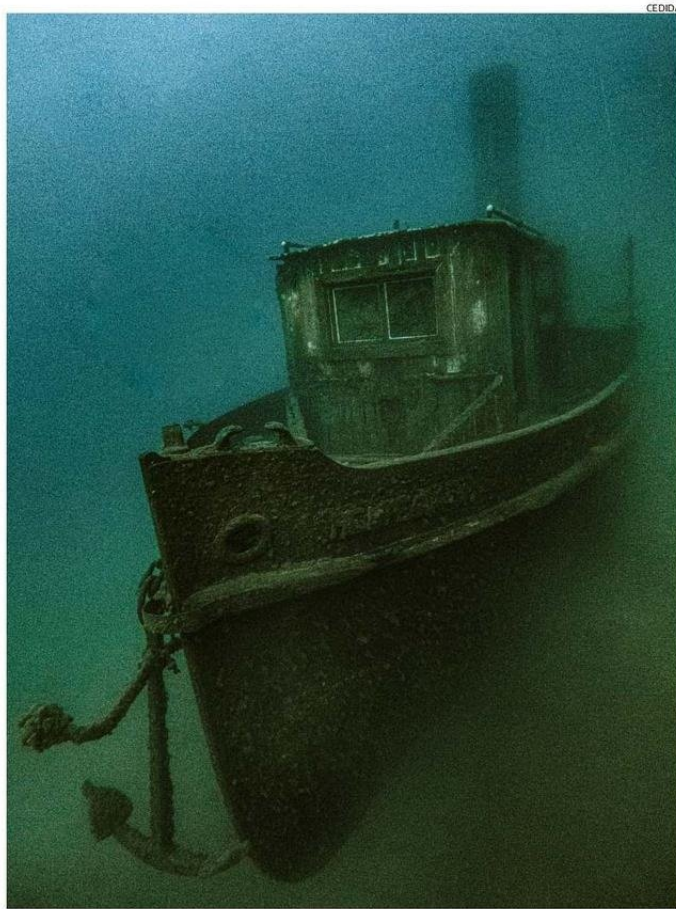
Esa fue la segunda embarcación a vapor que navegó por dichas aguas, después de que el chileno Carlos Wiederhold Piwonka botara allí el vapor Cóndor en noviembre de 1892 (o 1898, según otros autores), abriendo una ruta comercial hasta entonces inexplorada entre ambas naciones.

Wiederhold fue el pionero, y tras él llegaron oleadas de chilenos y argentinos. De hecho, para el censo de 1899, ya se contaban 850 habitantes en el entonces denominado “Departamento de Nahuel Huapi”. La creciente actividad de intercambio de viveres y provisiones requirió superar no sólo las distancias terrestres, sino también el lago de 530 kilómetros cuadrados (como referencia, el lago Llanquihue tiene una superficie de 860 km²). Para ello, la navegación a vapor se consolidó como el medio de transporte más idóneo.

Pero allí donde había esperanzas de prosperidad, también reinó la tragedia. Así ocurrió la mañana del 31 de diciembre de 1906, cuando el Helvecia se hundió con sus seis tripulantes a bordo, quienes perecieron en el naufragio por causas que, hasta el día de hoy, permanecen en el ámbito de la especulación.

La tragedia conmovió y luego fue pasando al olvido; y tras

BARILOCHE. *A casi 120 años de la tragedia protagonizada por el vapor Helvecia, hundido con toda su tripulación el 31 de diciembre de 1906, el abogado y buzo Pablo Sigüenza se sumergió en busca de sus restos para contar por primera vez su historia y revelar la identidad de sus víctimas, en su mayoría chilotes.*



UN PEDAZO DE HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN A VAPOR SUMERGIDA EN EL FONDO DEL LAGO NAHUEL HUAPI.

el entierro de las únicas tres víctimas que el celoso Nahuel Huapi devolvió, el suceso cayó rápidamente en el olvido. Ni siquiera las páginas de “El Llanquihue” dieron cabida a esta historia, al menos hasta hoy.

BENDITA CURIOSIDAD

Debieron transcurrir 114 años para que un abogado, buzo y

escritor radicado desde hace cuatro décadas en Bariloche, Pablo Sigüenza, junto al documentalista Nicolás Mazzola y con el apoyo del investigador Lucas Bonfanti, decidiera que era tiempo de reflotar esta historia para la posteridad.

“Si vos preguntás en general a la gente acerca del vapor Helvecia, nadie tiene la menor

idea acá en Bariloche de qué era y qué ocurrió”, comenta Pablo Sigüenza de entrada, escritor aficionado a la historia, quien reconoce haber sentido siempre curiosidad por aquel naufragio.

“En ese entonces había solamente dos vapores que navegaban en el lago Nahuel Huapi: estaba el Cóndor y, poco tiem-

po después, se sumó el Helvecia. Por lo tanto, esa embarcación debió haber representado para esa pequeña comunidad una pérdida muy importante; era perder el 50 % de la navegación a vapor disponible en ese momento. Sin embargo, notamos que los historiadores que escribían sobre el tema nunca lo trataban en profundidad”, sostiene.

El cuenta que, antes de emprender esta investigación, no se sabía con exactitud la fecha del naufragio, ni cuántas eran las víctimas y, mucho menos, sus nombres. Entretanto, en el grupo de quienes practican la actividad del buceo (entre los que se cuenta el propio escritor), siempre existía la promesa de aventurarse en la búsqueda de aquel barco perdido.

LA VALIOSA PRENSA

Noviembre de 2020 fue una fecha que lo cambió todo, pues en medio de la pandemia Sigüenza recibió un llamado del documentalista Nicolás Mazzola, hijo de un maestro del buceo barilocheño, quien le pidió su apoyo para comenzar un proyecto destinado a desarrollar un documental que contara la historia del vapor sumergido. “Le dije: ‘Bueno, a ver, Nicolás; sí, está bien, pero primero hay que encontrarlo’”, fue su inmediata respuesta.

Comenzó así un trabajo que los llevó a indagar pistas en archivos y publicaciones históricas. De manera paralela, se sumó al proyecto audiovisual un tercer socio, Lucas Bonfanti, quien centró su búsqueda en la colección de diarios de época de la Universidad Nacional de Córdoba. Fue a través de esta revisión de la hemeroteca que dieron con el primer antecedente valioso: la fecha exac-

ta del naufragio.

Sigüenza, por su parte, gracias a un trabajo casi detectivesco que incluyó consultas con historiadores chilenos y argentinos, además de llamados telefónicos a astilleros extranjeros, logró establecer que el vapor Helvecia llegó desguazado al lago Nahuel Huapi en el año 1903.

Se cree que fue construido en Glasgow, Escocia, y luego traído a la Argentina por el empresario norteamericano James L. Leeds, a través de la Compañía de Maderas del Neuquén Ltda. Comenzó a navegar el 8 de julio de ese mismo año, tras ser adquirido por la Sociedad Chile-Argentina, a la cual Wiederhold le vendió su parte de la empresa en 1900 para así radicarse en Puerto Montt.

UN “TITANIC” ARGENTINO

Entre sus tantos rastreos en el agua, Nicolás Mazzola detectó un área del lago donde encontró una serie de anomalías para revisar. Así que, en febrero de 2023, los tres investigadores vistieron sus trajes de buceo y, con una cámara de video submarina de deriva que arrastraban desde un bote, realizaron un barrido del fondo del lago. Allí, a unos 30 metros de profundidad, la cámara captó la estructura intacta del vapor.

“La verdad, el barco está intacto, está en muy buen estado de conservación; obviamente, el agua dulce, agua fría, contribuye enormemente. Está relativamente profundo, es decir, admite buceos no descompresivos, aunque está un poquito fuera de los límites ya de un ‘open water’ normal, o sea, de una credencial de buceo corriente”, explicó Sigüenza, hablando como buzo profesional.

Ese mismo día dieron cuenta del histórico hallazgo a la

Tema del día

EL LLANQUIHUE | Lunes 19 de mayo de 2025 | 3

1903 empezó a navegar en el lago Nahuel Huapi el vapor Helvecia, propiedad de la Sociedad Chile-Argentina.

1906 naufragó con sus seis tripulantes chilenos la mañana del 31 de diciembre. Solo tres cuerpos aparecieron.

2023 durante un rastreo del fondo del lago con una cámara submarina se hallaron los restos del vapor Helvecia.

“Estas personas no eran inmigrantes, no eran colonos, eran 6 trabajadores chilenos que, como buenos chilotes, sabían de navegación”.

Javier Matta Manzano, cónsul general de Chile en Bariloche.

(viene de la página anterior)

Prefectura Naval Argentina.

Habían dado con un dato clave para armar la historia de la embarcación; no obstante, al mismo tiempo sentían que habían llegado a un punto muerto. “A esta altura del partido, se nos había vuelto una verdadera obsesión —yo te diría que al mismo nivel de importancia que encontrar los restos— el hecho de que no se supieran los nombres de las víctimas; ni siquiera se sabía cuántas eran. Había autores que te hablaban de tres, de cuatro, de ocho personas, como si una vida más o una vida menos fuera intrascendente. El caso es que comenzó a pesarnos la idea de decir: ‘¡Vaya, hay que darle nombre a esta gente!’”, recordó.

DOCUMENTO HISTÓRICO

Fue entonces cuando acudieron en busca de apoyo al Consulado General de Chile en Bariloche y contactaron al cónsul Javier Matta Manzano, quien además resultó ser un investigador de carrera (es licenciado en Historia y Geografía de la U. de Santiago de Chile y egresado de la Academia Diplomática) y “un ratón de biblioteca”, como él mismo se autodefine.

“Vino Pablo Sigüenza después de agendar con nosotros, lo atendí yo, y me empezó a contar de la investigación que estaban llevando a cabo sobre el naufragio de este pequeño vapor, el Helvecia, y que hasta ese momento habían identificado a tres tripulantes chilenos entre los fallecidos y dudaban sobre el número total de personas a bordo (...). Yo me mostré muy interesado porque siempre me ha gustado investigar las historias locales (...) y le conté que en nuestra Cancillería había un archivo que se llama oficialmente Archivo General Histórico, que es una parte de la División de Planificación Estratégica

(del Ministerio de Relaciones Exteriores), por lo que le pedí una solicitud por escrito”, contó el diplomático.

No tardó mucho tiempo en llegar la respuesta que todos esperaban desde Chile, con la cual se determinó con exactitud las identidades de todos los tripulantes de la nave.

En aquel documento mecanografiado por un amanuense (escribiente) constaba la comunicación que el primer cónsul chileno de la Colonia Agrícola de Nahuel Huapi, Leonidas Pérez, remitió vía oficio N°14 el 22 de enero de 1907 y que fue recibido el 1 de febrero por el ministro de Relaciones Exteriores de Chile, el diplomático Federico Puga Borne (diputado, senador y nueve veces ministro de Estado).

VÍCTIMAS CHILENAS

Allí se informa de la tragedia que costó la vida a los siguientes connacionales: el maquinista Santiago Pacheco (quien el día del naufragio ejercía como patrón del barco); el piloto Cornelio Hernández, procedente del sector Alfaro de la isla Huar (hijo de Francisco Hernández); el fogonero José Avendaño, natural de Castro; los hermanos Amadeo y Emilio Leiva, ambos marineros y oriundos de Tenaún (hijos de Desiderio Leiva); y finalmente el marinero Rafael Almonacid, procedente de Quilape, provincia de Llanquihue.

“Estas personas no eran inmigrantes, no eran colonos, sino que eran seis trabajadores chilenos que, como buenos chilotes que eran, sabían de madera, sabían de navegación y cultivaban la chacra”, explica el cónsul Matta, quien además resaltó el rol que cumplieron los primeros chilenos que habitaban en Bariloche.

“Esto es muy relevante, por el hecho de que manos chilenas construyeron esta ciudad, la



LAS DIMENSIONES DEL VAPOR HELVECIA ERAN, APROXIMADAMENTE, 13,44 M DE ESLORA Y 3,60 M DE MANGA, ADEMÁS DE UNOS 2 METROS DE CALADO.



NICOLÁS MAZZOLA (IZQ.), PABLO SIGÜENZA (ATRS) Y LUCAS BONFANTI.



IMAGEN SUBMARINA DONDE SE APRECIA LA INSCRIPCIÓN DEL HELVECIA.

que muchos llaman la ‘Suiza Argentina’. Resulta que la mano obrera —la que construyó las casas, piloteaba las embarcaciones, cortaba árboles, hacía las cloacas (o sea, el alcantarillado, dicho en chileno) y tantas otras cosas; la señora que lavaba los platos, la señora que hacía las camas en los hoteles y hosterías en los años 10, 20, 30, 40— todo ese conjunto de personas fue mano de obra chilena, posteriormente invisibilizada por la política argentina de la época, enfocada en la inmigración europea, que no consideraba a los chilenos en la lista de inmigrantes ni de colectividades, porque las colectividades eran las caucásicas”, explica.

Pablo Sigüenza estima que este documento coronó una larga investigación que el 16 de abril de este año —es decir, ha-

ce aproximadamente un mes— fue publicada en formato de libro por la Editorial argentina PAM! bajo el título de “Vapor Helvecia: Naufragio, olvido y hallazgo” y que durante este año también espera ver la luz como documental. “Para nosotros fue muy importante dar con los nombres de las víctimas, así lo destacamos en el libro. Yo sé que Nicolás también en el documental hace una referencia muy importante a eso. Sé también que el cónsul Javier Matta está planificando algún tipo de homenaje permanente en el consulado para estas víctimas”, mencionó el autor.

VERSIONES DEL NAUFRAGIO

En cuanto a las causas del naufragio, Sigüenza sostiene que aún deben ser indagadas en profundidad. Una de ellas ha-

bla de la explosión de la caldera, una hipótesis que el escritor cuestiona luego de haber visto las imágenes submarinas del vapor.

La segunda versión, en cambio, se apoya en datos concretos. “Determinamos, a partir de información de la época del Servicio Meteorológico Nacional de la República Argentina (...), que efectivamente hubo un temporal de viento —algo común aquí— con el lago muy picado y fuerte oleaje. Nosotros nos resistimos a pensar que la causa haya sido un estallido de caldera. Más bien, yo creo que sí, seguramente cuando se hundió, la diferencia de temperaturas puede haber provocado una gran rajadura en la caldera, con un gran ruido y una gran nube de vapor. Pero lo que sospechamos es que hubo accesos mal cerrados, y que al barco,

con el cabeceo continuo del oleaje, a medida que iba yendo hacia Puerto Bueno (península de San Pedro), le entró agua y en cada cabeceo se hundiera un poco más, hasta que en determinado momento perdió su línea de flotabilidad y se hundió de proa”, infiere. Sigüenza explica que el único capítulo del libro que fue novelado fue precisamente este. “Es cómo creemos que podría haber sido ese último día y qué podría haber pasado”, dijo.

El cónsul Javier Matta, sin embargo, ve como un gran valor histórico lo obtenido en esta investigación. “Este libro, y este artículo que usted escribe, desde mi perspectiva, intentan ser unas líneas de respeto a toda esa enorme masa anónima de hombres y mujeres que vinieron para acá y construyeron esta ciudad”.

CS