

# Por nuestros MARES DEL SUR

Por

Raúl TORRES Rodríguez  
Capitán de Fragata (R.)  
Armada de Chile

Los hombres de mar la llamaban "goleta" aun cuando no pasaba de ser una simple lancha isleña, negra y panzuda. Construida en Caleta Manao de Isla Grande, fue bautizada originalmente con el nombre de "Alondra", que le venía bien, pues sus proporcionadas líneas le permitían cortar velozmente las aguas, cuando su vela cangreja y sus dos foques se hinchaban al viento. Era, entonces, una de las centenares de lanchas chilotas, pintadas de alquitrán, que surcan los canales regionales, sin instrumentos de navegación, sin luces reglamentarias, acaso una vela de esperma —algunas veces encendida— dentro de una botella que cuelga de las jarcias, y, desde luego, con poquísimos elementos de maniobra. Las manda generalmente su dueño que se hace llamar Capitán o Piloto, a quien acompañan a lo sumo dos hombres que

realizan todas las faenas de mar y puerto, desde "maestro cuque" a "boses" (\*). La comenzaron a llamar goleta, cuando se le colocó un motor auxiliar, se la dotó de puente de mando con cuatro literas y de un buen departamento para sus cuatro marineros. Entonces se la provió de instrumentos de navegación —compás, faroles de posición, cartas náuticas y elementos de salvataje—. Se le colocó luz eléctrica y pintó de blanco su puente de mando y de plomo su casco. Ahora podía llevar orgullosa un asta

---

(\*) Boses: Se llama así al contraamaestre en los barcos comerciales. Es una adaptación de la palabra inglesa "boatswain" (contraamaestre), o de "boss" (jefe o patrón). "Mi boses" dicen festivamente los vaporinos al referirse a la esposa.

para bandera y lucir en su codaste el femenino nombre de "María Cecilia". Así se le conocería en adelante en todos los parajes de la zona entre Puerto Montt y Puerto Aysén. Su motor y su gran vela cangreja le permitirían excursionar triunfante por todos los canales, atravesar el temible Golfo de Corcovado, meterse por el Puyuguapi, o subir río arriba por el Yelcho, el Palena o el Aysén, llevando en su vientre cuarenta toneladas de mercadería surtida, y volver a su puerto base atestada de maderas o postes de ciprés de las Guaytecas, poco menos que con su línea de flotación perdida.

Aceptémosla pues como goleta, navegando por los mares de Chiloé, aun cuando, técnicamente, su clasificación no pasaría de balandra, con su único palo, su gran cangreja y sus foques.

Transformada ya la primitiva lancha de grueso maderamen, necesitó mayor número de tripulantes: Piloto o Capitán, motorista y a lo menos cuatro marineros, incluidos el cuque y el boses.

Facundo Barrientos calzó de Piloto en la "María Cecilia", como arganeo en un anclote.

Era el personaje más singular que recordarse pueda entre los dedicados al oficio del mar en la zona de Chiloé. Lo son todos los que nacen en ese enjambre de islotes azotados eternamente por vendavales y lluvias interminables, cubiertos de noches negras, más noches y más negras que las noches más negras de otra latitud cualquiera de nuestro largo litoral. Nacido y criado en el vientre negro de una lancha de San Juan de Tenaún, se había hecho marinero, desempeñando durante veinte años las más diversas actividades: pinche de cocina, grumete, marinero, carpintero, piloto, capitán de balandras o de cutters regionales; oficios que le habían proporcionado un bagaje inapreciable de conocimientos afines, en tal forma que su experiencia era de gran ayuda en cualquier nave en que se encontrara. Náufrago de la "Nilihualo", del "Canelo" y de la "Ana María"; marinero en la "Santa Amelia", grumete en la "Nelson", carpintero en un buque inglés a través de continentes, cocinero en la "Sebastiana", piloto en la "María Angélica" y en la "Elizabeth", un día cualquiera había quedado, con la resaca, como cuidador de la

chata "Sirena", abandonada y semihundida a orillas del Canal Tenglo.

Allí lo conocí. Había llegado a este empleo después de ser, por primera vez en sus largos años, capataz en la Hacienda Chinquío. En la chata vivía tranquilamente con su familia formada por Rosalía y sus nueve hijos, que eran como una especie de tripulantes menudos del destartado casco acerado, otrora gigante carbonero. Sus ratos de ocio, que aquí eran muchos, los dedicaba a su entretenimiento favorito e innato: el tallado a cuchillo de modelos de pequeños barcos. En su juventud, cuando sólo conocía las naves que surcaban los canales chilotos, sus modelos eran simples lanchas de albo velamen; pero, desde que navegara a bordo de un carguero inglés por diversos mares del mundo, éstos constituían grandes barcos de pasajeros, los que, una vez terminados, recibían una mano de pintura multicolor, un nombre de mujer y una bandera burdamente diseñada que representaba la nación de origen de su transatlántico.

Desde la chata "Sirena" pasó a la agitada vida de la "María Cecilia", en calidad de Piloto. Antes debió ser condecorado con la insignia de "Hijo Honorario del Mar".

Era, por lo demás, orgulloso como pocos.

Hijo de un descarriado Barrientos de las islas, se decía emparentado con almirantes de la Armada Nacional y capitanes de la Marina Mercante y aun cuando su apariencia no lo demostrara, algo habría de cierto, porque don Paulino —acaudalado marino-hacendado— de vez en cuando le tendía la mano. Su felicidad era grande cuando la "Candelaria" largaba anclas en el canal de Tenglo.

—Allí viene mi tío —decía— con la embarcación cargada de sus ochocientos sacos de papas y sus cuarenta vacunos, productos de su hacienda; calculen por el cargamento los milloncitos que se gasta.

De cuerpo más bien delgado y de regular estatura, era, no obstante, musculoso, ágil y valiente en toda circunstancia. Es fuerza consignar sin embargo, que a estas encomiables cualidades unía otras no menos notables: era, en la mar, supers-

ticioso impenitente y, en puerto, el borracho más incorregible que imaginarse pueda. Sin duda alguna a esta última cualidad haya que atribuir las condiciones casi primitivas en que vivía, como también el que pasara del alto rango de Piloto a un humilde puesto de pinche de cocina. No había rincón donde no tuviera amigos o parientes entre Puerto Montt y Laguna San Rafael, en forma que, apenas largaba amarras, fuera donde fuera, le sobraban motivos para dedicarse a la bebida. Entregaba el mando a su "segundo" y desaparecía por las barrosas calles por dos o tres días; sólo regresaba cuando calculaba que la embarcación estaría a punto de zarpar, o cuando se le sacaba de algún sucio chibiritil. Balanceante, casi arrastrándose, aparecía junto al malecón o a la playa, entonando irremediablemente una canción marinera que aprendiera aquella vez que navegó en un carguero inglés, cuyos primeros versos repetía hasta que se apagaban en la garganta al atravesar el portalón: "show me the way to go home", "show me the way to go home"... Ya en altamar, tomaba el rumbo con certeza y estaba listo para realizar cualquiera faena de emergencia, con pericia y sangre fría, hasta que una nueva caleta le brindara otra oportunidad para saciar sus ansias de licor.

\* \* \*

La "María Cecilia" tenía como base Puerto Montt y aquí el Canal Tenglo y en éste la Caleta Angelmó (\*).

Notables pintores han captado bajo diversos ángulos la belleza típica y marinera de esta caleta, sin duda la más marinera de nuestro largo litoral, la de mayor colorido con sus decenas de lanchas isleñas de blanco velamen ora balanceantes, ora recostados sus vientres sobre las arenas negras y fangosas. O descansando en horas de calma, o danzando al compás de la eterna sinfonía de foques y cangre-

jas, en los amaneceres fríos o nebulosos, o en los atardeceres semiapagados por la lluvia que hiere las rodas infatigables en su filar de cadenas. En las negras noches invernales sólo cabía comparar ese Angelmó con la sordidez de un Hong Kong, negro de sampanes, oliente a tragedias y turbios instantes marineros.

¡Digno escenario esta singular caleta para el hijo de Chiloé, marinero aventurero, romántico y sentimental! Cuando un hombre de las islas se propone construir su propia embarcación, antes de pensar en las maderas que ha de elegir para su quilla, roda o codaste; antes de buscar las curvas precisas que requerirán las cuadernas, se da a la tarea de escoger el nombre de mujer con que la bautizará. Puede o no resultarle marinera; quizás no sepa cómo adquirirá la cabullería o las velas; pero, eso sí, ya tendrá en mente el nombre que le hará lucir en su regala, el nombre de Ella, la compañera, la hija o la amada que represente a la mujer pujante de su tierra.

Si un poeta hubiese cantado a ese Angelmó, tal vez lo habría hecho en un himno a la mujer chilota, tan valiente y marinera como su hombre. Cien lanchas lucen junto a sus enaguas blancas el nombre de "María Angélica", "María Cecilia", "Ana del Carmen", "Candelaria"; de vez en cuando aparece una legendaria "Avutarda", o una sutil "Pincoya". Doña "Sebastiana", es una madona tan opulenta como doña "Chilota". Cuando se hundió la "Virginia", los hombres de mar la lloraron como a una novia. Era blanca y fina; su silueta juvenil se paseaba por los mares con la dulzura de una veinteañera. Muchas veces quisieron alargarle los vestidos y aún cuando lograron modernizar su figura, jamás consiguieron cambiar su espíritu, su juvenil prestancia. Había nacido con la majestuosidad de una reina. Cuando surcaba los canales, desde su ropaje blanco despedía sensualismo, esparcía fragancia a amada... Por eso, cuando murió, los marineros se vistieron de luto y hasta el océano que tantas veces la vio pasar, interpretó su profundo dolor estrechándola en un abrazo eterno.

Pero ni Pacheco Altamirano ni Wistuba captaron en sus maravillosas telas a esa caleta junto al filo de la noche. Pocos son los que han trazado algunas lí-

(\*) La caleta Angelmó a que nos referimos en este relato, es aquella de hace diez o más años; aquella tan típicamente marinera, cuyo nombre traspasó nuestras fronteras en la inmensa admiración de mil turistas de muchas latitudes. Hoy, los adelantados portuarios y las necesidades comerciales de la época la van haciendo desaparecer.

neas sobre la vida que comienza en las playas de Tenglo junto al anochecer, o con los primeros rayos de la luna y que terminan cuando las luces del alba se asoman al oriente.

Sus noches no podrían compararse fácilmente con la vida nocturna de otros puertos. Valparaíso, Santos, Shanghai o Singapur, Marsella o Brest, Estambul o Port Said, Casablanca o Buenos Aires, fundan su tradición marinera en sus barriadas que circundan las radas, o en sus barrios pecadores como San Pauli, en Hamburgo. Las noches de Angelmó nacen en la playa misma; allí, en el vientre de las adormecidas, o enredados entre un puñado de lonas blancas, macho y hembra se enlazan entre suspiros salobres. No hay acá una calle del Clave ni un barrio de La Boca; apenas una calle húmeda y barrosa da cabida a la estereotipada línea que dejan las mareas en su flujo y reflujo. La música de los cabarets y oscuros bares se adentra hasta medio canal. Allí, en las altas horas, se tejen todas las tragedias de la vida cotidiana: amor, celos, pasión, odio o muerte quedan ocultos entre cordajes, burdas y obenquillos. Una noche, del vientre negro de una lancha cualquiera sale al aire el grito de un niño que ha llegado a la vida entre escotillas y lonas viejas; otra noche, caerá ahogado el sollozo de la amada a quien su galán, en efusión de celos, le partiera el alma de un certero tajo. Todo —vida o muerte— queda allí oculto entre puntales y baos, a la sombra de mástiles que apuntan al cielo.

La historia diurna no es menos singular. No todo el que trafica aquí en este oficio del mar es chilote de nacimiento; los hay nortinos y sureños de tierra adentro, una fauna heterogénea que llegó a las islas, o que simplemente sentó reales en las playas de Tenglo, para desarrollar su vida aventurera. Entre éstos, atribuyéndose origen chilote hay aventureros de otras latitudes que siembran la desconfianza y el terror. Contrabandistas, piratas y bichicumas ejercen sus tenebrosas funciones de noche, mientras el auténtico isleño, humilde y sencillo, bebe o ama confiadamente.

Las embarcaciones duermen en silencio mientras la baja marea las mantiene recostadas sobre el vientre. Apenas las olas comienzan su azotar de quillas, se

desperezan, cualquiera que sea la hora de la noche o el día y sus tripulantes, prontos a la caña o a la bayona, cobran amarras y tienden los cascos contra los molos: ha comenzado la faena. Caen a tierra mil bultos diferentes y maderas, maderas, maderas... ¡noble producto de las islas! Y van entrando bajo cubierta las mercancías con que se harán a la mar: azúcar, yerba mate, harina, vino; más vino que azúcar, yerba mate o harina. Es la mercadería predilecta de los pequeños o grandes comerciantes de las islas. Es que el alcohol parece espantar el frío y la humedad, reconfortar las almas azotadas por los vendavales eternos.

Al amanecer, los portomontinos, ignorantes de la noche pasada, formando un multicolor enjambre, rodean las embarcaciones en busca de los productos del mar que el marinero chilote les proporciona día a día, cualesquiera que sean las condiciones del tiempo, aun a costa de sus vidas. Las playas fangosas de Angelmó se van tiñendo de conchas blancas, negras o rojas.

Con la vaciante, hombres y mujeres a la tira, levantan anclas y suben velas para avanzar en largas bordadas canal afuera, rumbo al sur. La nueva noche los sorprenderá en medio del Golfo de Ancud, azotados por la lluvia, en demanda de la isla perdida allá lejos, a la cual arribarán una vez más.

Así, las noches de Angelmó no pueden compararse a las noches marineras de puerto alguno, porque, como los hijos de las islas, nacen bajo el armonioso canto de las olas, ante la música eternamente sentimental que produce el viento, en su remecer de cordajes, las anclas y cadenas, en su filar sobre la superficie del mar desde blancas y afiladas rodas, trazando un surco sobre las olas. Es por eso que para poder estamparlas sobre una tela hay que ser pintor y poeta, escritor y marinero; y aún más: marinero chilote; porque nadie como él sabe de sufrimientos y angustias; nadie como él conoce esos mares en toda su amplitud, desde el día mismo que abrió los ojos sobre esas playas, una noche que bullía más allá la vida en todos sus matices: trabajo, sacrificio, esfuerzo, valor, amor, odio y muerte.



Pero era en la mar, en la inmensidad de los golfos, contra los malos tiempos, en donde podía apreciarse la verdadera calidad de la noble goleta y de su Piloto, el supersticioso incorregible, Facundo Barrientos. No obstante, cada vez que el viaje debía extenderse más allá del Corcovado, Facundo pasaba a desempeñarse como boses, dejando el puente de mando al dueño de la nave, viejo capitán que no quería exponerla en manos de quien en puerto no siempre se comportaba como correspondía.

El Golfo de Corcovado, cuando embravece, es sólo comparable al mundialmente famoso Golfo de Penas, ese tristemente famoso golfo empotrado entre dos faros, testigos mudos de mil tragedias. Abierto al norweste ante las fauces de la Boca del Huafo, azotado cara a cara por vendavales, tiene unas cuarenta millas que separan dos puntos de refugio: Melinka y San Pedro. Esas cuarenta millas son un infierno para las pequeñas embarcaciones cuando son sorprendidas por un mal tiempo. Los islotes Queitao, situados en su medianía, en esos casos apenas si son un consuelo; nadie se atrevería en tales circunstancias a acercárseles.

La "María Cecilia" fue sorprendida más de una vez en medio de ese infierno, y supo siempre luchar valientemente; sus tripulantes sabían recurrir a todas sus fuerzas, a todo su valor, a sus conocimientos marineros, a su coraje indomable. De otra manera, todo estaría perdido. ¿Qué se puede esperar de una embarcación tan pequeña en tales circunstancias?; sólo que esos hombres luchan embravecidos y que la defiendan antes que su propia vida. Deben luchar como verdaderos hombres de mar, con sangre fría, con hombría. Y así eran los marineros de la "María Cecilia": bravos, decididos, valientes; por sus mejillas no caía sudor y menos lágrimas, sólo corría aceite de tiburón, que hace más fiera la mirada, que templá los nervios, que endurece el alma. A esos hombres no se las ganaría el mar tan fácilmente, se la pelearían hasta el último momento y al caer vencidos no sería por cobardía: se irían al fondo del abismo, bramando como fieras, no llorando como mujeres.

\* \* \*

Una tarde conversábamos animadamente en la timonera, por allá por la Carrera del Chivato (\*) rumbo a Melinka con Facundo al timón escapulando islotes y bajos con pulso certero. Era una tarde apacible, luminosa, una excepcionalmente apacible y luminosa tarde de otoño. Acá un enjambre de islas de belleza inigualable; arriba un cielo intensamente azul; abajo aguas tranquilas de profundidades desconcertantes, y canales, canales que corren en todo sentido, de curvas apretadísimas, rodeados de peñascos amenazantes. Lejos, la cordillera soberbia, con sus ventisqueros eternos. Por tirar un poco de la lengua al gran Piloto y boses, dueño de decenas de anécdotas que hablaban de supersticiones y hechos mitológicos de esas latitudes, le interrogué:

—¿Qué te parece, Facundo, cuál crees tú que es el origen de esta despedazada región de nuestra patria? Y me alargué en comentarios. Observando el mapa físico de Sudamérica —dije— no podemos menos de sobrecogernos ante el Andes imponente que corre a lo largo del continente, desde el Istmo de Panamá a Cabo Froward. Es indudable que su formación geográfica se prolonga hasta el estrecho de Behring y aún, según estudios recientes, aunque sumergida, moriría en el Polo austral. ¿Cómo explicarse que esta América uniforme, de elevadas cumbres, repentinamente se despedace en un millar de islas que, desde el Canal Chacao al sur, forman este territorio cruzado por miles de canales a través de los archipiélagos de Chiloé, Guaytecas y Chonos; canales Moraleda, Messier, Estrecho de Magallanes, canal Beagle, mar de Drake y territorio antártico?

Facundo, después de escuchar mi larga peroración, respondió sentencioso:

—Tal vez Ud. capitán, no ha oído hablar de los reinos de Ten-Ten y Cai-Cai, diosas serpientes que gobernaron en estas latitudes hace muchos siglos. Yo no deseo darle mayores detalles, porque Ud.

---

(\*) Los viejos marineros chilotos conocen innumerables canales y accidentes geográficos por nombres primitivos.

siempre se burla de mis creencias, pero, si algún día recalamos en caleta... lo voy a invitar a conocer a mi tío Juan Bautista que, desde hace muchos años, vive en una casita frente al mar, dedicando al cuidado de sus ovejas; él podrá darle muchas informaciones sobre estos parajes que a Ud. tanto le interesan.

\* \* \*

Pasaron varias semanas. Regresamos una vez más a las Guaytecas. Ya de retorno al norte, el Corcovado nos sorprendió con un tiempo terrible. La "María Cecilia" había sufrido como nunca. Una noche, ya próximos al Golfo de Ancud, una noche en que llovía torrencialmente y cuando ya sólo navegábamos con puros focos, pues el motor estaba semi-descompuesto y la vela cangreja hecha jirones, de repente Facundo, que escurriaba el horizonte —ni horizonte podía esperarse en esa noche tenebrosa— lanzó un grito de advertencia:

—Capitán, esos ladridos son de los perros de mi tío Juan Bautista; pongámosle proa que debemos encontrarnos en las cercanías de la caleta... (\*).

¡Buen Piloto y Contramaestre el incomparable Facundo, capaz de situar la embarcación en la noche más cerrada por el ladrido de unos perros o el graznido de unos gansos! La lluvia implacable sólo permitía apreciar una sombra que semejaba el contorno de una isla. Serían las doce de la noche, cuando, gracias a los nobles focos que arrastraban la embarcación desde la nariz, logramos largar el ancla al resguardo de un escarpado.

Al ladrido de los perros, un hombre había salido de su rancho portando un farol encendido que agitaba ayudando así a los cansados navegantes para que tomaran fondeadero, como bajo la protección de un faro. Fue necesario, no obstante, acercarse bastante a la costa porque el ancla no agarraba fondo. Ocurre muchas veces que al tomar un puerto en noche oscura no es fácil apreciar bien la distancia a la costa, especialmente si arrecia la lluvia, como ocurría en esta

oportunidad; el cerro parecía estar encima del castillo y el ancla no encontraba fondo. Tras algunos esfuerzos, cuando parecía que estábamos en la playa misma, la cadena aguantó firme. Allí arriba, en la loma, un farol se movía como aprobando la maniobra; luego desapareció. Los perros, acostumbrados a estas lides marineras, se silenciaron juntamente con la tenue luz de parafina.

Efectivamente, el buen Piloto no se había equivocado: con la luz del día, reconocimos la caleta y allí en la loma, la casa de don Juan Bautista.

Era un viejo estirado, dicharachero y sentencioso. Aparentaba unos noventa años, gran parte de éstos vividos en la falda de ese cerro boscoso. Allí había llegado una noche, semi ahogado, como único sobreviviente de la "Avutarda", hundida en roqueríos cercanos. Las horas magníficas pasadas junto a este legítimo hijo de Chiloé, amable, bondadoso, hospitalario y docto, son para no olvidarlas jamás. Acurrucados alrededor de una fogata, al centro del cuarto, saboreamos unos buenos mates y las más exquisitas tortillas al rescoldo que imaginarse puedan. Hablamos largamente.

Este hijo de las islas, como buen chilote, era supersticioso nato. Dueño de un repertorio de cuentos inagotable, conocedor profundo de hechos mitológicos, amante y defensor de leyendas regionales, no aceptaba que alguien pusiera en duda lo que narraba.

Lo que esa tarde escuché, no es para olvidar tan fácilmente; lo llevo prendido entre lo máspreciado de esos mis días aventureros, poéticos y sentimentales por los mares del Sur.

Pero, dejemos hablar libremente al circunstancial amigo, para enterarnos de lo que Facundo me negara esa tarde por allá por la Carrera del Chivato.

"Hace muchos siglos, capitán, Sudamérica era un solo block de tierra que nacía en el Istmo de Panamá y moría en el Polo Sur. Es decir, era un conjunto indivisible bañado al oriente y occidente por dos océanos que se juntaban en el mismo Polo. Una cadena de montañas corría a lo largo de este hemisferio, formando lo que hoy llamamos Andes y que, a través de altos picos, moría en la región antártica. Este gran hemisferio era gobernado

(\*) No se consigna el nombre de la caleta, por razones obvias. Por lo demás, es seguro que a esta fecha el anciano haya fallecido.

por diversos reinos que se compartían tierra y mar. Concretándonos únicamente a esta región austral de nuestra Patria, la tierra pertenecía a la Diosa-serpiente Ten-Ten, y el mar a la no menos opulenta Cai-Cai. Eran dos reinos poderosísimos, pero enemigos irreconciliables.

Los habitantes de la tierra, súbditos de Ten-Ten, antecesores en muchos siglos a los chilotos de hoy, a los alacalufes, onas y patagones, eran hombres laboriosos, pescadores insignes, marineros magníficos. En sus propias naves surcaban el océano hasta el Polo Sur.

Por su parte Cai-Cai, dueña absoluta de los mares, contaba entre sus súbditos con verdaderos gigantes, culebras marinas impresionantes, ballenas monstruosas, lobos de mil pelajes, fauna extraordinaria que los habitantes terrestres procuraban atrapar para su propio sustento.

Estos reinos vivían en constante alerta, al menor descuido se destruirían.

Cai-Cai, supo aprovechar ese momento. Razones inexplicables hicieron que Ten-Ten abandonara sus defensas, desgazara sus naves y en actos pacifistas procurara un entendimiento con su milenaria enemiga. La reina del mar respondió declarando una guerra sin cuartel y, como primera medida, ordenó que las aguas inundaran valles y cordilleras. El océano arrasó con gran parte de la vida animal y vegetal, destruyó naves y dio muerte a todo ser viviente.

Ten-Ten luchó valientemente y en un instante afortunado dio muerte a su cruel enemiga.

Se cree que se libraron tres grandes combates: uno, en lo que hoy conocemos como Golfo de Penas; otro, en la región de Evangelistas y el tercero, en la zona del Cabo de Hornos. Así se explicaría el hecho de que esos mares estén en permanente ebullición: es el espíritu de Cai-Cai que yace en las profundidades y que está siempre procurando venganza en los navegantes que se aventuran por esas regiones.

En uno de los combates, Ten-Ten, mortalmente herida, tuvo fuerzas suficientes para ordenar que la tierra se levantara y así brotaron ese enjambre de islas, sin lograr reunirse en grandes ex-

tensiones salvo la Isla Grande y algunas más al sur.

Así se formó ese Continente que Ud. tanto admira, sembrado de miles de islas, roqueríos y peñascos; cruzadas en todas direcciones por canales que van de mar a cordillera".

Luego el buen veterano se extiende en numerosas consideraciones para reforzar sus palabras. Nos habla de hechos actuales, de historias vividas, de naufragios impresionantes, y se adentra en el mundo de esos personajes misteriosos de Chiloé, que según sus afirmaciones, constituyen pruebas irrefutables de la existencia —miles de años atrás— de Ten-Ten y Cai-Cai.

De las naves de la diosa Ten-Ten, dice, allí está el "Caleuche", que no es algo irreal: es una nave que bien conocemos todos los que hemos vivido por estos mares. Descendientes directos de los súbditos terrestres, son el "Trauco" —caballero galante de los bosques—; la "Fiura", su repelente esposa y el "Imbunche" a quienes muchos atribuyen existencia mitológica, como al "Camahueto", ese preciado ternero unicornio, del cual los Machis preparan medicamentos prodigiosos. ¿Quién no conoce en Chiloé al "Cuchivilo" o a la "Voladora"? Esta última es la mensajera que lleva los recados de nuestros hermanos brujos.

Don Juan Bautista se sintió inmensamente halagado al darse cuenta que yo tomaba en serio sus narraciones, sin burlarme como lo hacía con Facundo. Pero ¿cómo podría hacerlo en circunstancias que personalmente conocí por allá en el Moraleda a la "Viuda" y en Edén al "Llaga Arlai", mensajero de la vida y al "Allama", precursor de la muerte?

Nuestra despedida de la caleta, dos días después, una vez reparado el motor y remendadas las velas, fue verdaderamente emocionante. La "María Cecilia" desplegó su albo velamen ante los ojos humedecidos del noble anciano que sentía en el alma nostalgias de mar. Al pasar frente a su casa, estaba junto a sus nobles perros: arriamos nuestra bandera como un saludo postrer y un mensaje de admiración para ese solitario caballero de las islas, docto y fino, amable y fuerte pese a los vendavales eternos.

Pocas semanas después, la goleta regresó al sur. Esta vez Facundo la coman-

daba y debía llegar hasta el Puyuguapi para recoger un cargamento de mariscos secos que previamente compráramos a un grupo de mariscadores regionales. Cuando la recibí de regreso en el canal Tenglo, no pude menos de extrañarme al ver que, sobre cubierta, Facundo traía un gran número de sacos de choros, choritos, erizos y centollas frescos. Al interrogarlo, su respuesta me hizo reír sonoramente: —Capitán —dijo— una vez que cargamos en bodega la mercadería asignada para el viaje, debí fondear de emergencia en punta Las Brujas del canal Puyuguapi, para hacer ciertas reparaciones en el motor. La noche se presentaba tranquila. Decidí bajar a tierra para recoger algunos choritos aprovechando la vaciante. Tuvimos mala suerte en un comienzo, pues nada lográbamos recoger, cuando —¡qué va a creer Ud!— al salir la luna a nuestras espaldas, sobre un roquerío

apareció la Pincoya, danzando semidesnuda. Todos la vimos, mientras sonreía y un millar de erizos, locos, choros se presentaban ante nosotros; los jureles saltaban entre nuestras manos y las centollas caminaban sobre las arenas. Ese es el origen de nuestro cargamento extra. Le di un palmetazo en la espalda al incorregible supersticioso y lancé una cargada estruendosa.

La "María Cecilia" quedó fondeada a medio canal, transferida a un nuevo armador. Tal vez ha cambiado una vez más de nombre y Facundo de oficio, llevando siempre en sus labios en sus amanceceres aguardentosos aquella canción marinera que aprendiera en el carguero inglés:

"Show me the way to go home...  
Show me the way to go home...  
Show me the way to go home..."