

POR NUESTROS MARES DEL SUR

El "Caleuche", nave de arte

Por

Raúl TORRES Rodríguez

Capitán de Fragata (R).

Armada de Chile

No temo equivocarme, si expreso que son muchos centenares y tal vez miles, los hombres de mar de nuestra patria que hablan del "Caleuche", asegurando que se trata de un buque fantasma —velero, al parecer—, que navega por nuestros mares australes, con sus palos desnudos, los penoles de vergas y masteleiros encendidos, y lo que es más, tripulado por seres fantasmales, como espectros luminosos.

El solo nombre del "Caleuche" ha traspasado nuestras fronteras, como el de un barco de ensueño, de recuerdos; nave espiritual, cuyos tripulantes son todos aquellos que un día cruzaron el portalón de nuestra Academia Naval, ya dominando el lenguaje del mar. A mi vez, no creo errar si afirmo que quienes se refieren a este buque fantasma, lo hacen basados en lo que han oído a terceros, o en lo que han leído al respecto. Menos son aún los que, habiendo navegado por años en la zona austral, se hayan interesado en comprobar su existencia, en buscar la verdad.

Es por eso que es difícil referirse a este tema sin caer en lo trivial. Yo me atrevo sin embargo, y para ello me baso en la experiencia propia, no en lo que me han contado: me baso en lo que me ha ocurrido en ese largo período de mi viaje de mar pasado en Chiloé.

No pretendo en ningún momento convencer a mis amables lectores que el "Caleuche" es un barco real, que mis argumentos son irrefutables; sólo comento lo que me ha ocurrido y en esto habría cierta semejanza con lo que han afirmado muchos viejos marinos que allá por los mares africanos, cuando —y lo han confirmado— se les ha cruzado en la ruta el "Holandés Errante", en las vecindades del Cabo de las Tormentas.

Para algunos, nuestra "nave fantasma" sería solamente producto de una leyenda nacida en las mentes afiebradas y supersticiosas de los hijos de las islas; para otros —y entre éstos me cuento personalmente—, sería una de las naves que formaron parte de la flota de la diosa Ten-Ten, que dominaba esa región hace muchos siglos; como la princesa Pincoya, protectora de pescadores, sería descendiente directa de la no menos famosa diosa Cai-Cai.

* * *

Volvamos una vez más a ese año inolvidable cuando comandara la vieja escampavía "Yelcho", año que no trepido en calificar de excepcional, pues prácticamente no tuvimos descanso: todavía no cumplíamos una misión, cuando debíamos abandonar nuestra boya del canal Tenglo, en pos de una nueva comisión. Mis guardiamarinas, oficiales subalternos de la escampavía, —con los años, dos de ellos, hoy, uno fallecido y el otro en retiro, fueron sobresalientes navegantes por los mares del sur— muchas veces me hacían bromas cuando me dirigía a la Gobernación Marítima para dar cuenta de la misión cumplida.

—¿No cree, Comandante —me decían sonrientes— que sería mejor evitarnos la faena de amarrar a la boya; a cambio de hacer combustible y víveres para la comisión que nos ordenarán mañana o pasado?

Efectivamente, a las comisiones rutinarias, recorrida de boyas, reencendido de balizas y faros, había que agregar la construcción de una escala semi-permanente en Huafo y la construcción de dos o tres nuevos faros sin guardián en la zona; y como si todo fuera poco, teníamos una entretención extra cada dos o tres meses: debíamos cruzar el Golfo de Penas para atender faro San Pedro

que, ordinariamente, correspondía a la escampavía de base en Punta Arenas, que ese año pasó largas temporadas en reparaciones.

Pues bien, en una de esas misiones que me llevarían hasta Puerto Slight para atender faro Raper —nunca olvidaré esa faena de transportar toneladas de carbón entre el puerto y el faro en condiciones primitivas— en un amanecer oscuro y tormentoso, alrededor de las cinco de la mañana, antes de entrar al golfo, casi a la cuadra de Puerto Cono, como a una milla por estribor apareció una luz sobre el océano que atribuí a la caída de un aerolito, aunque la luz se mantenía como sobre un bulto extraño. El contra-maestre Manquecura, que a esa hora ya estaba en cubierta, se acercó al puente de mando y medio sonriente, me interrogó:

—¿Vio al "Caleuche", Comandante? Yo lo vi perfectamente desde la toldilla.

No muy convencido del asunto, me sumergí, por decirlo así, en la biblioteca que mantenía a bordo, que desde luego no era muy nutrida, para leer todo lo que encontrara con relación a fuegos fatuos, luces de San Telmo, fenómenos de refracción y otros. Nada se parecía a lo que habíamos visto.

Cumplida la misión, regresamos una vez más a nuestro puerto base. Diez días después, estábamos nuevamente proa al sur. Esta vez, aparte de las comisiones de rutina, debíamos llevar víveres y correspondencia al grupo destacado en la construcción de un faro, luego recalar en Huafo y cumplir finalmente una misión confidencial: debía presentarme sorpresivamente en las Guaitecas e indagar sobre ciertos viveros de ostras que estarían actuando, en circunstancias que pesaba sobre éstos una veda por dos años. En Puerto Montt había sorprendido a un comerciante despachando algunos cajones de este apetecido molusco al norte. Durante las investigaciones, las autoridades respectivas no lograron determinar la procedencia del cargamento y menos qué embarcación lo había traído. No faltó quien mezclara en esto al "Caleuche", asegurando que lo habían visto una noche por las vecindades del molo de la estación de ferrocarriles y agregaban que algo tenía que ver en el asunto don Aga-

pito Hernández, de Melinka. En verdad, don Agapito, como lo llamaban cariñosamente, llevaba muchos años en las Guaitecas, negociando en postes de ciprés, extracción de choros y ostras, aparte de otros menesteres que lo hacían competir con el "rey del ciprés", don Ciriaco Alvarez, de Isla Grande.

En buenas cuentas, quienes mezclaban al buque fantasma en este comercio ilícito, le asignaban una actividad física, como era el inmiscuirlo en operaciones de contrabando y hasta llegaban a decir que el auge de más de un comerciante de la zona se debía en gran parte a la cooperación de esta nave de penoles encendidos y tripulantes espectrales.

Pues bien, cumplimos la misión reservada en la forma más acuciosa, sin lograr absolutamente nada positivo. En Melinka, don Agapito, socarrón y habilidoso, no dio mayores luces y sus colaboradores, todos chilotes, como buenos hijos de las islas, eran fieles hasta la exageración. De mis conversaciones con el viejo melinkano obtuve sí, buenas informaciones con relación al buque de leyenda, que para él era absolutamente real. ¿Será pecado si confieso después de transcurridos más de cuarenta años, que, en el momento de abandonar Melinka, recibimos a bordo un saco del codiciado molusco, como presente del astuto viejo que en ningún momento se dio por aludido de la misión que nos llevara a sus dominios?

Regresamos al norte y una vez más nos amarramos a nuestra querida boya del canal Tenglo. Esperábamos algunos días de descanso, justo premio a nuestras interminables comisiones. Pero tres días después, íbamos nuevamente proa al sur. Esta vez, en viaje casi directo a Huafo, en donde había enfermado seriamente un obrero; pero, naturalmente, se agregaban algunas otras comisiones: correspondencia y víveres al grupo que levantaba un nuevo faro, maderas y otros elementos a la propia isla de Huafo. Además, para desgracia nuestra, se había apagado faro Laitec, y naturalmente debíamos reencenderlo. Pese a todo, pronto estuvimos en Quellón, a espera del telegrama que nos anunciara condiciones favorables en la isla. Recordemos que no contábamos a bordo con radiotelegrafía. Lamentablemente, cuarenta y ocho ho-

ras después recibimos el ansiado telegrama, pero demasiado tarde, en forma que aún cuando dimos el mayor andar, arribamos a Caleta Chica alrededor de mediodía y allí, nunca hay buenas condiciones —en las mejores condiciones— después de la una o dos de la tarde. Alrededor de las trece horas, tuvimos que zarpar rápidamente, sin lograr siquiera cumplir parte de la misión: se vino encima un mal tiempo repentinamente que imposibilitaba toda faena. Sin esperanzas de lograr alcanzar antes de oscurecer algún puerto seguro en las Guaitecas, decidimos fondear en Caleta Samuel, en donde existía por aquel entonces una factoría ballenera. El temporal arreciaba en el puerto mismo, en donde debimos fondear a dos anclas con toda la cadena disponible. Esa noche, una de las más terribles que podemos recordar —diríase que estábamos fondeados en el Infierno— oficiales y personal estuvieron en el puente de mando, atentos a todo lo que pudiera venir. El fuerte temporal, las olas inmensas, la lluvia, todo parecía estrellarse en nuestra proa, obligándonos a mantener la máquina dando adelante a toda fuerza para evitar que el esfuerzo realizado hiciera reventar las cadenas. Aproximadamente a las cuatro de la mañana, un barco enteramente iluminado —velero al parecer— largó anclas a unos cien metros de nuestra proa. En la obscuridad de la noche, su silueta parecía más grande y extraña. Permaneció allí a nuestra vista varias horas. Con las luces del amanecer, en medio de una descarga eléctrica extraordinaria que parecía romper sobre nuestro puente de mando, se apagaron las luces del barco visitante y cuando creíamos poder identificarlo, desapareció. Vino luego la calma y las ocho de la mañana nos sorprendieron en una tranquilidad absoluta, cosa que esperábamos, pues la tarde anterior el sol había mirado para atrás. Regresamos de inmediato a Caleta Chica y cumplimos la interrumpida misión. Dos días después estábamos amarrados momentáneamente en nuestra boya tan anhelada.

Una semana de descanso, luego, nuevamente proa al sur. Esta vez, aparte de lo normal, teníamos que alcanzar a Faro San Pedro, al otro lado del Golfo de Penas. Para no alargar la cosa, diré que

luego de cumplir diversas tareas, con tiempo muy inestable, una noche nos encontramos al sur de isla Huafo. Intencionalmente, tracé el rumbo lo más cerca posible de isla Huamblín. Desde hacía largas semanas teníamos preparada y entrenada a bordo una partida de abordaje por si se nos presentaba la ocasión de perseguir al "Caleuche", la que era comandada directamente por mi contra-maestre Manquecura. Era una noche muy oscura del mes de noviembre; el tiempo se presentaba en relativa calma, nada indicaba la probabilidad de tempestades eléctricas. Se habían tomado todas las medidas para tratar de abordar la nave fantasma si se nos presentaba.

Serían más o menos las dos de la mañana cuando, los que estábamos en el puente de mando, oficiales y voluntarios, vimos simultáneamente una luz, especie de fuego artificial que se levantaba desde el mar en dirección a isla Huamblín, y luego, a no más de una milla de distancia, apareció un barco que se balanceaba lentamente. En un principio pensé que se trataría de algún ballenero de Caleta Samuel; pero nos dimos cuenta de que no se trataba de embarcación pesquera alguna, pues no llevaba luces de navegación, ni las tenía de fondeo en el caso que estuviera descansando de las labores diarias. Por lo demás, cada vez que nos cruzábamos con alguna de esas naves, éstas se daban a conocer de inmediato a través de sus características internacionales, cumpliendo instrucciones establecidas. Se apreciaba movimiento a bordo.

Caímos a estribor; pusimos proa al extraño barco y alistamos la chalupa que llevábamos preparada con rifles y pertrechos. El barco se puso en movimiento lentamente rumbo a la isla. No llevaba velas desplegadas, ni se apreciaba ruido de máquinas o motores que, en la quietud de la noche, hubieran sido perfectamente perceptibles. Se alejó más y más. En un principio parecía que era cosa de segundos el darle alcance; pero aún cuando el mecánico González forzaba la caldera sin pensar en su peligrosa filtración, la nave se alejaba y se alejaba. . . Llegamos hasta límites peligrosos de la punta sur de Huamblín: el "Caleuche" —porque tengo forzosamente

que pensar que se trataba del buque fantasma— viró al norte rodeando la isla, maniobra que realizamos de inmediato; pero, repentinamente, el barco desapareció de nuestra vista. Dimos una vuelta completa, disminuimos andar, buscamos y buscamos. . . y nada. Se nos había jugado una nueva partida.

De regreso a Puerto Montt nos amarramos, cuando creíamos que descansaríamos por un par de semanas, indispensables para realizar ciertas reparaciones en cubierta y máquinas. Mas, parece que un algo nos perseguía, que un algo sobrenatural se preocupaba de no darnos tregua; el hecho es que, cuando aún no terminábamos la faena, llegó a bordo un ayudante de la Gobernación Marítima trayendo una orden para que zarpara de inmediato en auxilio de unos loberos que hacía más de dos meses habían salido de Castro, en dirección a las Guaitecas, en faena de lobos. Como no habían regresado habiendo transcurrido más del tiempo prudente, los familiares temían que algo les hubiera ocurrido y por eso solicitaban ayuda urgente a la Armada.

¡Menos mal que esta vez no hubo tiempo para que nos agregaran una tarea extra! Recalamos en Castro, para obtener mayores informaciones. Así supimos que se trataba de una chalupa ballenera tripulada por cuatro hombres, equipada con una vela cuchilla, perros y elementos de caza. Se habían dirigido al archipiélago de Los Chonos. Eran buenos marinos, conocedores profundos de la zona en que actuarían; loberos rudos y valientes.

Ya en viaje, uno de nuestros marineros comentó que un hermano del patrón de la ballenera perdida, le había dicho que Juan Llanca, tenía un juramento hecho en el sentido que si algún día se cruzaba con el "Caleuche", lo abordaría, porque estaba convencido que, aparte de "nave de arte", era un barco pirata cargado de oro y joyas. Se temía en el puerto que el lobero hubiera cumplido su promesa. En Melinka, supimos por don Agapito, que también las oficiaba de Capitán de Puerto, que la ballenera de Juan Llanca había estado efectivamente algunos días en la rada, para luego seguir hacia el sur, costearo en Los Chonos e

islas adyacentes. Suponía que haría varias semanas ya estarían de regreso al norte.

Nos dirigimos a las Guaitecas y Chonos. Recorrimos todo lo posible. Pasamos varios días entre esos islotes y llegamos hasta la "isla quemada", creyendo que podríamos encontrar restos en el caso que los pescadores hubieran sido devorados por la "Viuda". Pero... nada. Continuamos al sur, rebuscando hasta Península Tres Montes, y... nada. Mas, cuál no sería nuestra sorpresa, al divisar en las proximidades de rocas Hellyer, sobre una playa de las islas Usborn, una embarcación abandonada. Nos acercamos. Envié una chalupa en exploración, la que sin dificultades regresó con la ballenera a remolque. Era la que buscábamos. Estaba abandonada; no había hombres ni perros a bordo, sólo algunos víveres, un barril para agua y algunos cueros en descomposición. Resolví acercarme lo más posible a tierra y recorrer todo lo que estaba a la vista, y... nada. En la noche encendimos fogatas, lanzamos pitazos prolongados que se internaban en los bosques, y... nada. A la mañana siguiente, envié una comisión a tierra. Se exploraron muchos kilómetros adentro en medio de dificultades indescriptibles, para que la comisión regresara con el impresionante... ¡nada!

Ya sin esperanzas, regresamos al norte. Esa noche, se nos cruzó en la ruta el

buque fantasma y lo reconocimos efectivamente: llevaba encendidos sus penoles, no llevaba velas desplegadas, ni se oía ruido de motores; vimos muchos hombres —si hombres podían llamarse— que corrían por el barco como iluminados, diríase efectuando una danza macabra. Confieso humildemente que esta vez, la presencia de la "nave de arte", nos causó terror y, dando el mayor andar posible, huimos al norte.

Nuestra llegada a Castro era esperada con ansiedad, pues los familiares de los desaparecidos estaban descorazonados sin noticias. Para nadie fue una sorpresa cuando contamos todo lo obrado y especialmente lo ocurrido la última noche: todos estaban de acuerdo que Llan-cas, cumpliendo su loco sueño, había abordado al "buque fantasma" y desde ese día él y sus compañeros formaban parte de sus tripulantes espectrales.

¿Se trataba del "Caleuche", estimados lectores? Aún cuando en mucho de lo que me ha ocurrido en la región de Chiloé, estoy absolutamente convencido de la realidad, todavía me restan dudas con respecto al "buque fantasma". ¿Acaso muchos años después, siendo comandante de un transporte por los mares del sur, no encontramos barcos "fantasmas" por nuestros canales patagónicos? En estas ocasiones siempre logramos identificarlos pese a escabullírsenos como reales "barcos fantasmales".

