

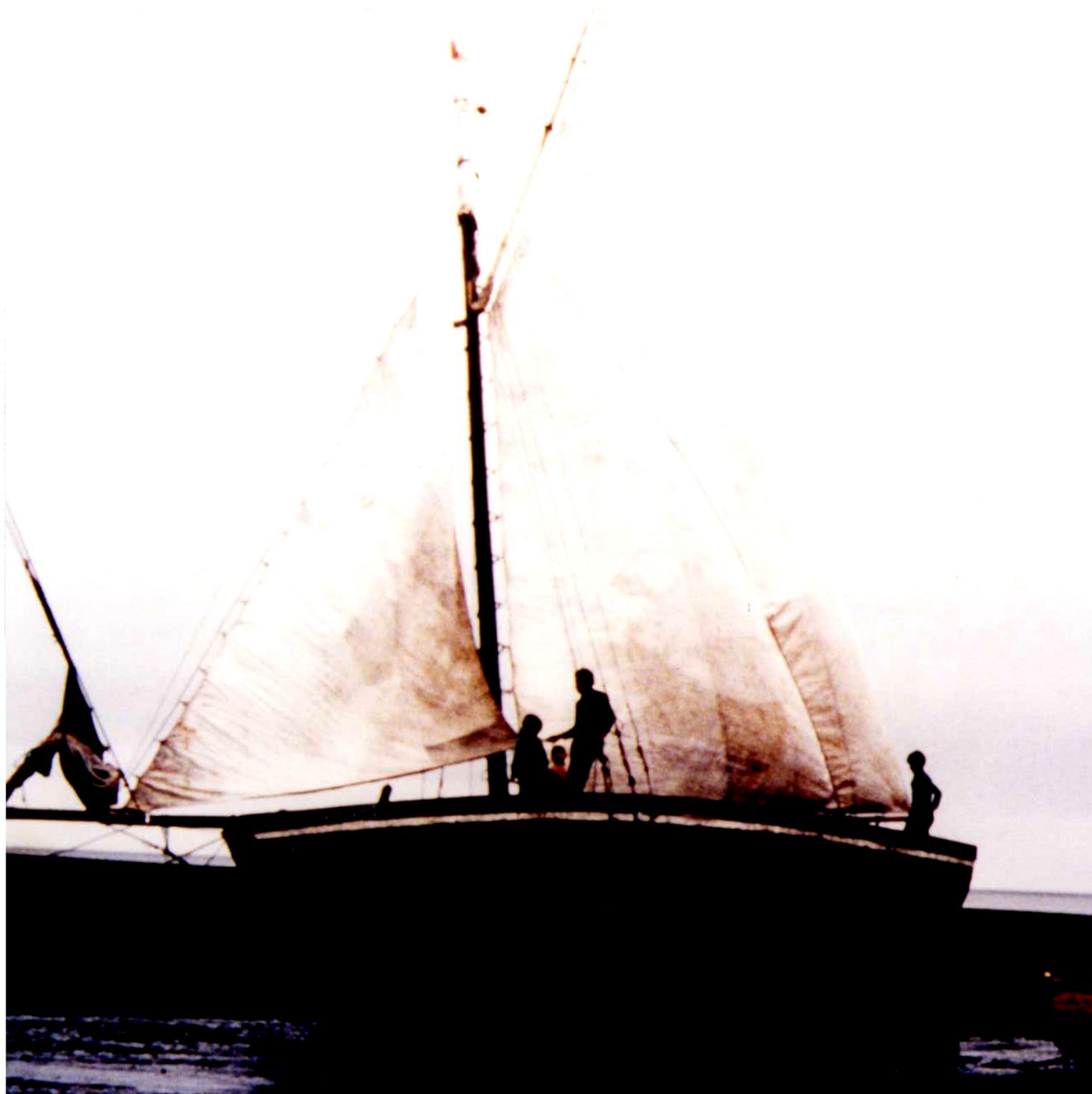
Revista "Navegar", año 1986.

EL ARTE DE NAVEGAR COMO FORMA DE VIDA

ALREDEDORES Y LA ISLA

CHILLOÉ

Por
CARLOS VAIRO



Licenciado en Administración de Empresas, cursó estudios de antropología y sociología. Comenzó a navegar a los doce años, hasta que abandonó la vela y se dedicó a la motonáutica, siendo uno de los primeros en navegar en bote de goma en nuestro país.

En el año 1976 comenzó a navegar a vela nuevamente, y desde entonces procuró avanzar en su interés por la antropología por medio de la navegación. A las consabidas recaladas en Río de Janeiro, Florianópolis y Angra dos Reis, agregó numerosos viajes por todo el canal de Beagle, la costa chilena, la costa peruana, el lago Titicaca, el río Nilo, el Mar Mediterráneo, el Mar del Norte y el Mar Báltico (a bordo de una embarcación vikinga), el río Sena y los canales Du Midí.



Hace poco tiempo, Carlos Vairo regresó de un viaje de película. Navegó todo, conoció países de leyenda, conoció gentes con costumbres extrañas para nosotros. En fin, tuvo una experiencia de vida envidiable. A partir de este número y con su particular y muy aguda capacidad de observación, Carlos nos transmitirá sus impresiones.

Si algún día nosotros también seguimos sus pasos, ya tendremos la orientación de un argentino que estuvo allí antes que nosotros y que cuenta e interpreta todo con una óptica tal vez no muy lejana a la nuestra propia.

Hoy comienza contándonos sobre la isla de Chiloé y sus alrededores. Nos habla de sus gentes, de sus lanchas chilotas, de mitos y leyendas regionales, respetados por muchos, ignorados por ninguno. Un pantallazo diferente, una visión desconocida que no figura en ninguno de los catálogos de turismo y que deja mucho espacio para el asombro.

El golfo de Ancud está ubicado a unos 1000 km al sur de Santiago de Chile, en un brazo de mar que se adentra en el continente protegido al oeste por la isla de Chiloé y al norte y al este por el continente, que allí presenta miles de fiordos, islas e islotes, que forman al sur un extenso archipiélago que, a medida que se avanza hacia zonas más australes, acerca al hielo de los glaciares hasta la costa.

Estamos en la zona denominada de "los cincuenta bramadores". Es un mundo de lluvias, brumas y tempestades. Es el reino de los vientos glaciales, helados, imprevisibles.

Cuando el viento sopla del norte o del este, pasa por las nieves eternas de la cordillera; cuando sopla del oeste, viene húmedo y fuerte por su largo trayecto en el mar sin obstáculos; cuando sopla del sur, desde el cabo de Hornos, trae las ráfagas fuertes y heladas del continente antártico. De cualquier sector que sople, el viento tiene una constante: es fuerte, imprevisto y con lluvias.

Fue en medio de esa zona y sumergido en ese paisaje agreste, que conocí a un tipo especial de embarcación: la lancha chilota.

"Dura más que la vida de un cristiano..."

Es en este mundo de montañas que caen a pique en el mar, picos siempre blancos, bosques y vegetación abundante por la alta humedad y una gran amplitud de marea donde se puede ver navegar estos sloops de vela áurea.

Son barcos de madera de unos 12 m de eslora, su manga es de unos 4, y su puntal de 1,50 m. Tienen un botalón de 1,50 m. no tienen quillote y la quilla es un madero largo, por lo general de alerce al igual que el palo.

El alerce es una madera típica de la zona, liviana y que no se pudre; según los entendidos "**dura más que la vida de un cristiano**". Pregunto y me responden que un cristiano vive alrededor de 80 años. El único problema son los clavos que no resisten y por eso hay que cambiarlos.

El resto de la madera que se emplea es la que está más a mano. Todas las tracas van clavadas con clavos de cobre y luego se pinta el casco por fuera con alquitrán.

La cubierta es corrida, en ella podemos encontrar una escotilla de 1 m x 1 m a unos 3 m de la popa en crujía, y un tambucho de 0,50 x 0,50 en proa hacia la banda de babor.

Con esto se logra una buena circulación de aire que se encargará de lle-

varse el humo y proporcionará suficiente oxígeno al fuego constante que se mantiene en un tambor. Este fuego sirve a modo de estufa, calentador para el mate y cocina para los mariscos y pescados.

La cubierta jamás se pinta sino que con los años va tomando un tinte grisáceo, gracias a la humedad.

Todo el espacio disponible dentro del barco está destinado a la carga. No hay pisos y tan sólo en proa hay una pequeña cubierta interna donde pueden juntarse unos ponchos y dormir todos sentados. En caso contrario se utilizan los espacios libres que deja la carga de madera (leña o troncos) sobre cubierta.

El fondo del casco es bastante liso para poder varar con las mareas y de esta forma proceder a la carga y descarga. Estimo que es mayor el tiempo que están en seco que en el agua, ya que mientras no navegan se los vara sin excepción. Se usan 3 ó 4 fondeos para que en la pleamar quede apenas flotando.

El aparejo es vela congrejo, áureo, sin lugar a dudas, de origen europeo. El pico está bien amarrado a la vela ya que debe aguantar fuertes vientos. La mayor está envergada al palo por unos aros de alambre de fardo que lo circundan, haciendo las veces de garruchas. La escota de mayor pasa por un traveller de caño galvanizado y una cornamusa de madera está colocada en cada banda.

El foque también está engarruchado al estay de proa con alambre. En pocas palabras, son velas que no se cambian hasta que no se las puede emparchar más y tiene dos puntos fijos, uno en cada banda a proa del palo, para hacer firme la escota del foque. Para virar generalmente se lo acuartela, ya que es una embarcación muy dura al timón y lerda para virar.

Los paisanos marinos

Mi preocupación consistió en tratar de acercarme a una de estas lanchas con el gran anhelo de poder navegar y trabajar con ellos, pero mi primera sorpresa fue que se las puede encontrar por todos lados y en ninguna parte en especial. No tienen un puerto de origen ni de atraque, ni rutas precisas.

Los que la tripulan no son exactamente marinos, ni quienes las construyen son carpinteros navales. Son construidas para navegar, pero sus propietarios son leñadores, agricultores, mariscadores, granjeros que para sobrevivir tienen un pie en la tierra y otro en el barco.

Esta gente vive en pequeños pobla-

dos aislados donde su único medio de comunicación es el agua pero con distancias bastante considerables de los puertos principales.

La lancha a vela está totalmente ligada a la vida rural, como si fuese una herramienta más que los pobladores utilizan para transportar los pequeños excedentes de su producción agrícola-ganadera-forestal y de mariscos. Mientras que las lanchas no navegan se las puede ver en pequeños ríos en seco con marea baja (de 500 a 2.000 mts de extensión) en espera de algún viaje a **Puerto Montt, Castro o Calbuco**.

Cuando la carga está completa el dueño con sus hijos o sobrinos mayores y algún amigo, se hacen a la mar. Estos viajes tienen una duración mínima de 7 a 15 días.

Estaba yo en el mercado de **Angelnó** comiendo un sabroso "curanto", especie de puchero con todo tipo de mariscos, erizos, taca, almejas grandes, Pico Roco, mejillones, cholgas, cordero, chorizo colorado, pollo, papa, milcao (puré de papa saltado con manteca, etcétera), acompañado de té frío. Como sabrán, el vino en Chile fue prohibido y en consecuencia al pedir té frío en las comidas traen un sabroso vino blanco en tazas grandes de té.

Es interesante ver preparar el "curanto" ya que su forma más antigua es haciendo un pozo en el que se colocan piedras calientes, se agregan todos sus componentes, para luego taptarlos con piedras al rojo y hojas vegetales.

Angelnó es el puerto de lanchas veleras, las chilotas de Puerto Montt. En el mismo lugar funciona un mercado de pescados, mariscos, souvenirs, comedores atendidos por su cocinera y verduras. Es muy pintoresco y su gente muy amigable. Por la tarde se procede al remate de la mercadería sobrante: centollas, mariscos en general o pescados.

Fue allí donde una mañana pude ver el arribo de una de estas lanchas cargada de leña, con tres tripulantes a bordo, un chinchorro a remolque y listos para fondear.

Llegaron con marea alta y arrojaron dos fondeos hacia la parte más elevada de la costa. En cuanto bajó la marea se fueron acercando carretas para comprar la leña.

Previos regateos, el capitán tomó el dinero para salir inmediatamente a hacer algunas compras. Sus hijos se quedaron ayudando en la descarga e iban cambiando los fondeos de lugar a medida que el barco pesaba menos. Fue entonces, mientras seguían arribando

otras lanchas, que me acerqué tratando de conversar sobre cualquier tema.

Las contestaciones eran muy aisladas, pero a medida que pasaba el tiempo se acostumbraban a mi presencia y al clic de las cámaras.

Llegó Ramón, el propietario y padre de Mario el menor de unos 12 años, que sabía escribir y por eso llevaba las cuentas, y Juan, de unos 17 años, al que le gustaba navegar además de hachar árboles.

Pregunté hacia dónde y cuándo se iban. Silencio... Me miran y continúan con sus pequeñas tareas. Ramón me contesta: "Mañana, cuando suba la marea a las casas". Esto se traduce por mañana después del mediodía, alrededor de las 14 horas, hacia Lliguinan.

Este lugar no lo pude encontrar en las cartas ni en los mapas, aunque todos saben que queda relativamente cerca, no hay medios de comunicación salvo las lanchas y es ahí donde se construyen las mejores.

Dejé en la casa de unos conocidos mis pertenencias y el dinero, además de precisas instrucciones, aclarando que si en quince días no se sabía nada de mí, avisaran de mi embarque en la lancha a la autoridad marítima.

Pasé por el mercado y compré algo de queso y pan, para los 2 ó 3 días que puede durar la travesía. Al subir a bordo me pidieron que me escondiera ya que está prohibido transportar pasajeros. Fue así como pasé unas 3 horas esperando que la marea subiera. A medida que pasaba el tiempo la escora iba cambiando hasta que de pronto la lancha quedó flotando. Ramón volvió con el zarpe (rol de despacho) y pasamos la somera inspección que realiza desde afuera la Marina.

Me pidieron que siguiera escondido hasta dejar Puerto Montt. Yo espíe y fotografié lo que pude desde la escotilla de proa.

El paisaje era indescriptible: se veían los palofitos con sus botes y sus lanchas veleras debajo, mucha vegetación y como fondo los picos nevados de la cordillera.

Salimos tirando bordes, ya que el viento por suerte nos daba de través. Era impresionante cómo se iba de ronza.

Me dejaron subir a cubierta pero el frío era tremendo. Me ofrecí a achicar pero no encontraba con qué; me alcanzaron una cacerola grande de aluminio y un achicador de mano parecido a las cucharas para fraccionar cereales... la embarcación iba haciendo agua constantemente.

De la otra función que me ocupé

fue mantener el fuego encendido, para eso me explicaron que debía utilizar una madera llamada Pi que llevaban para tal efecto.

El viento aumentaba y comenzamos a escorar. Salpicaba un poco y no pude evitar comparar mi atuendo de un riguroso Line 7 blanco, al poncho gris de suciedad de Mario.

Para seguir el rumbo, ellos se guiaban por las islas que iban encontrando y a medida que aumentaba el frío se iban yendo todos bajo cubierta a tomar mate junto al fuego. El humo del interior era tremendo.

A la hora de la cena Ramón extrajo unos pescaditos limpios, pero que desde lejos se notaban viejos, comentando: "No tenga miedo, hacen bien, me los regalaron hace 2 días unos pescadores, pero como acá está fresco..."

Tomó la olla que antes utilizábamos para achicar y preparó una salsa con los pescaditos.

El mar era de un color casi negro con muchas lentilucas, las crestas de las olas que rompían tenían un color verde intenso, fosforescente.

El espectáculo era fascinante. Pasé un buen rato tratando de memorizar todo esto, mirando cada tanto a Ramón junto al fuego y a Mario, con su poncho de lana cruda que tomó el color gris clásico del hollín, la humedad y la tierra, timoneando muy concentrado.

Me fui a dormir un rato, tenía mucho frío. Me tapé con mi Line 7 y una campera de duvet, pero las piernas me temblaban. Lamenté no tener uno de esos viejos ponchos.

Hacia las 2 de la mañana sentí unos ruidos bastante extraños para estar navegando, y muy comunes cuando uno está en una rompiente jugando con las olas, en alguna de nuestras playas.

Parece ser que por culpa de la oscuridad, la profusión de islas en la zona y sobre todo por el vino blanco nos embarrancamos; por suerte, en plena bajamar.

Ya me imaginaba náufrago en una isla del Pacífico como Robinson Crusoe, la única diferencia era el tremendo frío de la zona.

Nos quedamos contemplando la lancha hasta que comenzó a crecer y a fuerza de empujar la hicimos flotar nuevamente.

De ahí en más nuestra navegación transcurrió plácidamente, junto al fuego, hasta el arribo al río Ipurre, caserío de Lliguinan.

Estos lugares en los que el único medio de comunicación son las lanchas a vela, son el sueño de todo navegante. El ritmo de vida, o sea el tiempo de las personas es acorde a la vela.

Me invitaron a ir a la casa para poder estar más cómodo. Fue ahí donde vi a estos paisanos marinos que distribuían sus tareas en dos mundos.

Por la mañana, en la bajamar las mujeres iban a marisquear como lo hacían los Yaganes hace unas centurias. Las más niñas iban al gallinero a buscar unos huevos frescos, los hombres de la casa se repartían las tareas de buscar algún terpero perdido en la cordillera, cortar leña para el próximo embarque y preparar la yunta de bueyes para que las mujeres arasen la pequeña parcela de campo cultivable.

Me hicieron una infinidad de preguntas como de dónde era, si ya se había solucionado el problema en el Sur, etcétera. Cuando vieron mis máquinas fotográficas me dijeron: "¿A cuánto?", claro, pensaban que era un fotógrafo ambulante. Muchos de ellos nunca tuvieron ni una foto carnet.

Vi cómo alrededor mío iban preparando día tras día el próximo embarque: mejillones puestos a secar, algas, leña ya cortada y colocada sobre una canasta con ruedas de madera. Entonces comprendía los cueros de vaca hundidos en el mar atados por un cabo al botecito, la carne de oveja seca y mil otras cosas para ser vendidas o cambiadas por semillas, vino, kerosene, pilas, telas.

El pequeño pueblo, de unas 20 casas, tenía su iglesia, que también daba al mar. La extensión de tierra entre el mar y la montaña era una franja de unos 500 metros. Luego era todo monte y cordillera hasta la Argentina y en bajamar la playa tenía un ancho en partes de hasta 400 metros.

El gran trabajo de esta gente era ir día a día desmontando, retirando las piedras y preparando nuevas áreas para sembrar, mientras los más chicos, después de estudiar, iban a cuidar el pastoreo de las ovejas.

El día se presentó, como de costumbre, nublado hasta el mediodía. Luego salió el sol que secó un poco la gran humedad ambiente, me despedí y me embarqué nuevamente en otra lancha, de nombre "Soledad". Tuvimos bastante suerte y el viento nos fue siempre franco y llegamos a Castro en tan sólo un día de navegación.

Castro, la ciudad principal de la isla de Chiloé, es la capital de las lanchas chilotas.

En su puerto comí una excelente paella marinera, una especie de sopa de mariscos y locos (caracoles enormes, exquisitos).

Es aquí donde pude observar sus palofitos y la forma en que construían las lanchas. Era un oficio que práctica-



↑
"Todo el espacio disponible dentro del barco está destinado a la carga. No hay pisos."

→
"El fondo del casco es bastante liso, para poder varar con las mareas, y de esta forma proceder a la carga y descarga."

↓
"En cualquier terreno baldío se las podía ver en construcción, con elementos bastante precarios... un par de muchachos mirando y otros dos o tres comentando los progresos."



mente todas las familias conocían y en cualquier terreno baldío se las podía ver en construcción, con elementos bastante precarios consistentes en un par de martillos, serruchos, varias cajas de clavos de cobre, un par de muchachos trabajando y otros 2 ó 3 mirando y comentando los progresos.

Puerto de Castro

En el puerto de Castro, junto al pueblo, hay una plazoleta, un mercado, varios restaurantes.

Se ven varias lanchas veleras en seco y desde un primer piso de un edificio sale música de bandoneón. Me acerco y veo un viejo cartel algo borroso que dice Bar. En la puerta un tullido está subiendo unos escalones, realmente verle las piernas retorcidas de esa forma da repulsión.

Entro al bar y me dirijo a la barra. Se me acerca el hijo del dueño, le pido una cerveza y miro el espectáculo.

A mi izquierda tres mesas, en la más cercana a la ventana están el guitarrista y el bandoneonista. Más cerca cuatro borrachos por su tercera botella de blanco, todos jóvenes, en la otra mesa dos muchachos cantando y bebiendo, a esta mesa se agrega el tullido que ha decidido cambiar la limosna recibida por el vital elemento.

En la barra, seis parroquianos un poco alegres contando chistes con el dueño cerca de la ventana, otro intenta prender un cigarrillo sin lograrlo.

Se me acerca una chica, me ofrece un **Milcaio** (especie de torta frita de puré de papa con manteca), tomo uno, el chico de la barra también toma uno pero se niega a pagarle. Ella se enoja, de las mesas la llaman para cargarla, algunas manos se estiran, se pone a llorar.

Indago por qué no le quieren pagar y me contesta que la invitó a pasar a un cuarto en la trastienda, ella se negó y por eso no le paga.

Dieciséis años, buena escuela de lo que es la vida, no se va porque quiere cobrar para poder rendir cuentas de los Milcaio que le dieron para vender.

Tomo mi segunda cerveza mientras escucho la música, veo el mar, las lanchas veleros, el borracho que se cae, al tullido pidiendo otro vaso de blanco, cómo molestan a la chica; la barra dividida en dos partes, un mostrador más alto donde estoy yo y otro más bajo cerca de la ventana, la suciedad, el olor del baño.

Llega la hora de embarcarme, salimos hacia Puerto Montt, hay una suave brisa favorable, aprovecho el viaje para escribir y sacar conclusiones; a la

altura de Ancud la neblina es tan cerrada que desde la cubierta no vemos el agua.

Así estamos durante un par de horas escuchando el ferry pasar muy cerca nuestro. Se levanta la cerrazón y llegamos a Puerto Montt con una buena brisa, por la mañana. Tomo mi bolso y me siento a contemplar el espectáculo de este famoso puerto de Angelón.

En las lanchas gran actividad de carga de harina, descarga de leña, ovejas en otras, carbón, vino, etcétera. De fondo el desguace del **Copérnico** con diversas grúas y sopletes.

En el agua delfines y pingüinos nadan, mientras un bote recupera un fondeo que no quiere zafar y otro lleva pasajeros, un perro se tira al agua para seguir seguramente a su amo que se va en la lancha.

Al lado mío un viejito se duerme al sol, una pareja de extranjeros saca fotos, un marinero vende mariscos secos.

En una de las lanchas veleros se ven a hombres almorzando mientras en otra una mujer da el biberón a una criatura.

Desde un bote arrojan una red, la otra punta está en otro bote formando una media luna, se van acercando a la playa.

Mitos y leyendas

He querido hacer un aparte con todo lo relativo a sus creencias, ya que deben ser tomadas con mucho cuidado y respeto.

En la isla Navarino, cerca del puerto Williams, me acordé del sloop chileno que vi en Viña del Mar y que participó en la regata Buenos Aires - Río del 85 llamado **Caleuche**.

Charlando con uno de sus tripulantes me dijo que era en honor del barco fantasma que rondaba y todavía se lo puede ver en el golfo de Aneud.

Así me fui enterando de sus leyendas y en cuanta ocasión hallaba dejaba deslizar preguntas como: "¿Vendrá el **Caleuche**?" "¿Lo vieron alguna vez?" La mayoría de las veces el silencio era la única respuesta, en otras contestaban que los más viejos sí, hasta que de vez en cuando aparecía alguien dispuesto a hablar.

El **Caleuche** es un barco fantasma con velas blancas o rojas, no tiene bandera, navega de noche profusamente iluminado y lleva sobre cubierta botes blancos para ir a tierra.

Sus marineros saben utilizar el caballo marino, otro ser mitológico de Chiloé que es capaz de transportar hasta 13 personas.

Cuando el barco aparece se suelen

escuchar ruidos de cadenas, música de acordeones y navega a la velocidad del rayo, con sus luces en cubierta.

Los tripulantes lo mantienen siempre aprisado y en rumbo; es como una estrella errante, venciendo el tiempo y la distancia, la calma y las tormentas. Navega especialmente cuando hay neblina y cerrazón.

Sobre cubierta toca la orquesta mientras damas lujosamente ataviadas, pasean con los oficiales del barco. Su tripulación consta de un capitán, timoneles, músicos, mayordomos, contra maestros, marineros y cocineros.

Se les atribuye cantidad de acciones diversas como que se proveen de tripulantes eligiendo a navegantes y marineros de lanchas veleras, recogen a los naufragos y pasan a ser tripulantes del **Caleuche**, persiguen a las personas jóvenes que navegan en faluchas, los cuales, para protegerse, llevan un crucifijo o hachas benditas para cortar las amarras cuando se los quieren llevar; protegen a todos los seres acuáticos, secuestran a personas, en especial los días viernes; van a los puertos para hacer tratos con los comerciantes, especialmente los que se dedican al contrabando, o tienen cantinas para "contratar" prácticos marinos, etcétera.

Esta leyenda viene desde los tiempos de la conquista, cuando en la Bahía del Rey, que así se llamaba el golfo de Ancud, recalaron veleros de corsarios, filibusteros, piratas holandeses e ingleses y comerciantes, que recorrían los mares del mundo ofreciendo sus mercancías e introduciéndolas a despecho de las prohibiciones del gobierno español.

Se piensa que después de la llegada de la escuadra peruana, que expulsó de las islas a los barcos piratas, se quedó uno de los holandeses, el **Kalache** dando vueltas; y debieron influir, además, leyendas como la del holandés "Volador" o Errante o en aquella versión chilena del holandés volador que se desarrolló en la bahía de Carelmapu, el inmenso golfo de Reloncaví con sus fuertes corrientes y el canal de Chacao, que cuando se enfurece sobrepasa al océano.

En 1614 tocó puerto en Castro, ciudad principal de la isla de Chiloé, la goleta pirata "Kalache" de Batavia, islas Orcadas Holandesas, bajaron a puerto y después de unos desórdenes, disparos y algunos muertos apareció la corbeta **Essfora**, con la que se hicieron a la mar.

Según cuentan las crónicas la goleta "Kalache" se separó de la flota de los piratas holandeses y al llegar a lo

→
 "El espectáculo era fascinante: ver esas tierras tan bien labradas, con pendientes bastante pronunciadas, bosques, pescadores, lanchas veleras, animales pastando y, como fondo, la cordillera de Los Andes, con sus majestuosos picos nevados, como impasibles testigos de la vida que transcurría a sus pies."

que es hoy día el Mar de Drake desapareció.

Entrando en todo este mundo, los patagones viven rodeados de espíritus y seres sobrenaturales. El mar está en constante guerra con su enemiga ancestral, la tierra.

Son dos mundos diferentes donde el hombre se convierte en un ser anfibio y trata de sobrevivir en ambos sin enfadarlos.

Esto se ve reflejado en la leyenda de **Coi-Coi Vilú**, la serpiente del mar y en el **Ten Ten Vilú**, la serpiente de la tierra.

Cuenta la leyenda que hace muchísimo tiempo atrás, antes de la llegada del hombre a esa zona, el continente era una sola masa de tierra homogénea, pero esa repartición no conformaba a la serpiente del mar que hizo sentir su fuerza, hizo rugir el huracán, encrespó las olas del océano y las lanzó contra la tierra, y enormes torrentes de mar comenzaron a invadir los valles más bajos.

La serpiente de la tierra decidió subir sus promontorios, para que el mar no avanzara. La lucha continuó durante milenios hasta que se neutralizaron. Fue así como Chiló quedó separada del continente junto con otros cientos de islas.

Pero aunque ahora no es tan violenta, la lucha milenaria continúa todos los días, ya que las familias basan su vida en lo que extraen del mar: peces, algas, y cada marea les posibilita la mariscada (recolección de los frutos del mar), parte muy importante de su dieta. Y no es que el mar baje, sino que la tierra (**Ten Ten Vilú**) sube y hace retirar a **Coi-Coi Vilú** y en cualquier momento puede desatarse otra guerra violenta que provoque cambios en la geografía del lugar, por eso la conveniencia de respetarlas y hacer que no se enfaden.

Encontramos también al **Trauco**, un sátiro enano que vive en los bosques, lleva un hacha de piedra, tiene 90 cm de altura pero de un sólo hachazo tira abajo un árbol. Es amante apasionado de las mujeres solteras y es el



padre de los hijos naturales; el hecho no afecta socialmente ni al niño ni a la madre y "explica" la presencia de hijos nacidos fuera del matrimonio y en especial, aquéllos engendrados antes del lazo conyugal.

La **Pincoya** que siembra el mar de mariscos, símbolo de abundancia y fertilidad, muy hermosa, baila en la orilla; si lo hace mirando al mar habrá abundancia, si lo hace de espaldas al mar habrá escasez. Salva a los naufragos y guía las embarcaciones. Para eliminar la escasez, actualmente, en ceremonias que he presenciado, se trae al **Machi** o brujo y esperando el momento de la máxima bajamar de la noche, pronuncia frases en un lenguaje incomprensible para los "limpios". Luego arroja semillas que son el alimento principal de la **Pincoya**.

El **Millalobo**, dueño absoluto de los mares y de todo lo que hay en ellos; rostro y tórax de hombre y el resto de lobo marino, producto de los amores de una hermosa mujer y el lobo marino **Cuchivilu**. Es un monstruo del fondo del mar que destruye el corral de pesca, embrolla la arena y jamás volverá a retener un solo pez, salvo que un brujo o machi quite el embrujo en una ceremonia llamada **Cheputo**.

El **Puyo** animal anfibio cabeza de ternero y cuerpo de oveja es el responsable de la degeneración de las crías de ovinos.

Sus creencias explican por qué un marino de estas latitudes muy raramente sabe nadar, porque además de que el agua es fría ellos recurren a los brazos de sus seres mitológicos como la **Pincoya**, que va en ayuda de los naufragos siempre y cuando no se la haya ofendido o la **Huenchur**, que rige las calmas o las tempestades y controla el curso de los mares. Así la lista es interminable en los canales de

la Patagonia, un marino jamás estará solo con el **Caleuche** dando vueltas, la **Pincoya** pronta para ayudar. Una guerra entre dos mundos no resuelta, las lanchas chilotas permitirán a un grupo de personas en el fin del mundo a sobrevivir, donde el uso de lanchas a motor es antieconómico.

Guía de precios - Chile

Restaurante de mariscos en 2 Dls. los puertos por persona.
 Recomiendo puesto 87 de Rebeca Villegas.
 Habitación en casa de Flia. desde 4 Dls. per cápita.
 Recomiendo para gente joven Concepción 136. Pto. Montt.
 A la casa de Raúl Arroyo va gente de todo el mundo
 Souvenirs, Suéteres de lana cruda desde 5 Dls.
 Rollo fotográfico x 36 10 Dls.
 Slides
 Cine 1 Dls.
 Campari en una confitería 2 Dls.
 Hoteles internacionales desde 10 Dls.
 Medios de comunicación.
 Desde Bariloche: 2 ómnibus diarios desde el centro comercial Buses Norte Mitre 10 y Rápido, Ay. Mitre 83 4 Dls.
 Por avión en TAC, Ma, Mi y Do. 35 Dls.
 Mayon Hotel Pte. Perez Rosales - 35 Dls. la doble



“Castro, la ciudad principal de la isla de Chiloé, es la capital de las lanchas chilotas. En su puerto comí una excelente paella marinera, una especie de sopa de mariscos y locos (caracoles enormes, exquisitos).”

→
“El aparejo es de vela cangreja, áureo, sin lugar a dudas, de origen europeo. El pico está bien amarrado a la vela, ya que debe aguantar fuertes vientos. La mayor está envergada al palo mediante unos aros de alambre de fardo, que lo circunda haciendo las veces de garruchas. El foque también está engarruchado al stay de proa mediante alambre de fardo.”

→
“Vi cómo alrededor mío iban preparando el próximo embarque: mejillones puestos a secar, algas, leña ya cortada y colocada sobre una canasta con ruedas de madera. Entonces comprendía los cueros de vaca hundidos en el mar, atados con un cabo al botecito, la carne seca de oveja y mil otras cosas para ser vendidas o cambiadas por semillas, vino, kerosene, etcétera.”

