

Mariano Latorre

Lanchas del Maule



L hablar de lanchas del Maule es preciso remontarse a los tiempos coloniales y evocar a ese lejano río Maule, el Maulelfu (río de las nieblas) de los indios que habitaron sus orillas y los campos vecinos de la cordillera de la costa.

Ni los promaucaes del valle ni los indios pescadores de la costa misma, ni siquiera los quechuas que los dominaron, tienen mucho que ver con la navegación fluvial,

A lo sumo emplearon, para trasladarse de una margen a otra y aprovechando las corrientes arremasadas, largos e inseguros troncos de roble que ahuecaban, mediante piedras puntiagudas, calentadas al rojo.

Centenarios robles, de complicada ramazón, alineaban a ambas orillas del Maule sus siluetas verdeoscuras, trepaban por las escarpas de los cerros, dominaban las cumbres y descendían con su cohorte de renuevos, a la vertiente opuesta.

Madera nobilísima, de vigorosa textura y rojo corazón, arraigada profundamente en el subsuelo pedregoso y por lo mismo de fibra más resistente y menos húmeda que la de los robles de los bosques del sur.

Las canoas, llamadas también bongos, de una voz antillana, traída, tal vez, por los españoles, eran sólo fluviales, pues la barra del río Maule, como otras de la costa de Chile, impetuosa lucha de las corrientes cordilleranas y de las mareas del océano, no podrían flanquearla embarcaciones tan débiles y fluctuantes.

Hubo astilleros, desde el siglo XVII, en las cercanías del mar y al abrigo de la ría y de los cerros costeros. Debieron construirse carabelas y galeras, y más adelante bergantines y fragatas con el rico venero de sus selvas aledañas. Nueva Bilbao, hoy Constitución, nació precisamente de estos astilleros que en el siglo XVIII restauraron los jesuitas.

No había caminos desde el valle central a la costa, pero el Maule y su afluente el Loncomilla, de abundante caudal en esos tiempos, constituía una vía natural que los jesuitas, grandes agricultores, explotaron con hábil intuición terrígena y conocimiento del hombre que trabajaba para ellos.

Fué un comercio lento, pero constante, sobre todo en el verano, al cosecharse los trigos del valle y cuando en las huertas maduraban las sandías y melones o en el arenoso terreno se doblaban los tostados tallos de la lenteja.

En la ría esperaban las goletas, bergantines y lanchas para llevarlas a Valparaíso, al Perú y al Ecuador.

Como es lógico, en los comienzos de la colonización jesuítica fueron las maderas las que se explotaron. Incansables hacheros derribaron árboles a lo largo del río y cuarteaban tablones y postes. Bajaban en balsas primitivas hacia la boca del río.

Los ribereños manejaban hábilmente ese almadías y con sus frágiles espadillas las hacían cruzar corrientes y remansos.

Mucho se ha dicho del origen de esos hombres del río, que Barros Arana llama huanahues, considerándolos como una tribu local. Debieron ser mestizos de indios y españoles y son los antecesores de los actuales guanayes. Las dos palabras, como se ve, tienen una evidente afinidad fonética.

En mi concepto, la palabra es de origen quechua y fué traída por los propios jesuitas, junto con sus esclavos negros.

Guanay o huanay es el nombre de ese cormorán o pato del guano, que vive en las costas y los ríos del Perú y de Chile, cuya especie más típica tiene el pecho blanco y las alas negras. El huanay emigra a veces de las islas del guano, siguiendo los cardúmenes de anchoas y sardinias que, por fenómenos del mar, se desplazan hacia el sur.

Al volar, es característico el contraste de sus alas negras y su pechuga blanca.

El guanay del Maule, balsero o remador de lanchas del río, usó siempre una camisa de tocuyo que resaltaba sobre su piel oscura, quemada por el agua, el viento y el sol.

Les recordaba a los ribereños el huanay, pariente cercano del yeco y del pato lile.

Desaparece la balsa al agotarse la madera en las orillas del río y la reemplaza una embarcación más estable, la lancha plana que es, en el fondo, una especie de balsa evolucionada, con su armazón de cuadernas, su alta popa, su minúscula proa, sus grandes remos, su flexible espadilla y el retorcido mástil donde se iza la vela cuadrada, si llega la oportunidad.

Durante años, su chata conformación, que recuerda el cuerpo de las palmípedas o la mitad de una sandía sin pulpa, dió al río Maule su característica fisonomía.

En su ancha cavidad se amontonaban sandías, sacos de trigo y harina o las pipas, olientes al mosto de los cerros.

En los instantes propicios, izada la vela, navegaba la lancha calmadamente. La lona, curvada de viento, era redonda como el pecho de una campesina que, en lugar de leche, hubiera cuajado aire del sur.

Si el viento se extraviaba entre los cerros, los lancheros o guanayes movían los remos. Sus pies desnudos se apoyaban en los bancales, los brazos distendían sus músculos de bronce y en un ángulo acompasado, adelante y atrás, la lancha navegaba deshaciendo el

borbotón de la corriente. Drapocaban un instante en el aire sus mojadas camisas.

Pero si una corrientada detenía la lancha, los guanayes desembarcaban y con un pesado cable al hombro, la conducían desde la orilla. Un extraño aullido, casi animal, regularizaba el esfuerzo, tan heroico como el de los bateleros del Volga.

En los veranos, las lanchas planas trasladaban veraneantes de Talca y de Santiago hacia las playas del mar.

Fué durante medio siglo, la única vía entre el valle central y la costa. La actividad disminuyó al tenderse los rieles del ferrocarril de Talca a Constitución, pero subsisten aún algunas de estas lanchas para llevar, en pipas veteranas, el vino ribereño. Para los guanayes fué un golpe mortal. Entonces se hicieron marineros. Eran, en su mayoría campesinos que bajaban al río desde las hijuelas de los cerros y que no retornaban a sus bravíos rincones.

Algunos se quedaban entre los pescadores; otros, se encontraban en las goletas o vapores. La mayoría tripuló las lanchas que zarpaban continuamente hacia los puertos del norte de Chile y sur del Perú.

La lancha maulina es hija del río y del mar. La madera para su construcción viene de los cerros, la carga (rodela de leña, carbón de espino o de talhuén. cochayuyo o pescado seco) era, también, de la tierra y los patrones o marineros, enganchados de entre guanayes y montañeses en el momento oportuno.

Aprovechaban para salir, los instantes de bonanza de la barra. El práctico había hecho los sondajes en el canal. Ya una escuadra de lanchas y lanchones, cargados más arriba de sus bordas, aceitadas las roldanas de sus drizas y escotas, llenaban la sábana plateada de la ría, desde la Isla hasta la Poza. Espectáculo primitivo y vigorizante.

Recuerdo una de estas salidas inesperadas, en un mediodía del mes de setiembre. Julio y agosto pusieron un muro de lluvia y arena en la barra alborotada. El vigia anunció esa mañana barra buena.

Frente al astillero de mi abuelo había diez lanchas, fondeadas en el río, pero a una de ellas, según el código marítimo, le faltaba un tripulante.

Veo aún a mi abuelo, un francés nervioso y malhumorado, pasearse por la acera de la casa del astillero. Se detiene, de pronto. En el fondo de la calle, un carbonero maulino vacía la carga de su pequeña carreta serrana. Mi abuelo atraviesa la calle y le dispara al campesino esta pregunta:

—¿Quieres embarcarte en una lancha para el norte?

El montañés lo mira asombrado:

—Pero, patrón, yo soy de Quivolgo, pa entro, y no he navegao nunca.

—Eso no importa.

—¿Y mi carreta, patrón, y mis buyecitos?

—Te los compro.

Ignoro qué decidió al carbonero a embarcarse, pero

es el caso que no volvió más a sus cerros y fué posteriormente uno de los más expertos pilotos de la costa.

Es primitiva la lancha maulina, pero conserva su contorno tradicional de navío. No es un balandro ni una goleta. Es algo regional y único. La compararía con la carreta de los cerros, su hermana de tierra. Ella es el bergantín de complicada arboladura, lo que la carreta al coche de resortes, tirado por un tronco de caballos. Y a fin de cuentas, es la evolución marina de las lanchas planas del río.

Tiene su misma resistencia y su construcción es muy semejante. Aquéllas pelean con las correntadas pedregosas; éstas, con las incansables mareas del Pacífico. Ambas son anónimas y su plantilla no está en un bello plano de ingeniero naval sino en la memoria de veinte generaciones de calafates y patrones. Y ligada a los robles de gigantescos brazos.

Sus rodas, sus codastes, su quilla y su sobrequilla, sus cuadernas, en fin, bajan desde los bosques al río, a lomo de las pequeñas carretas de macizas ruedas. Semanas y meses pacientes hachadores las labraron a filo de hacha y dientes de sierra. Clavos y martillos, estopa para las juntas de la tablazón, espesas capas de alquitrán, unos encebados polines, empanadas y mosto y la lancha rueda hasta el agua del río y rodará, luego, sobre las olas del océano.

Hace medio siglo, en los desmantelados puertos del salitre y en la costa del Perú estas lanchas servían de pontones para recibir la carga de vapores y veleros y

llevar el salitre y el cobre a las bodegas de los barcos, fondeados mar afuera.

Al construirse molos y dársenas en los puertos del norte, las lanchas no fueron ya tan necesarias. Las substituyeron los faluchos, menos marinos y menos criollos. Se acercaban más a una bodega flotante que a un verdadero barco, pero tanto los unos como los otros eran solicitados y pagados a precio de oro, porque al construirse sus rodas y codastes, de una sola pieza, en el tronco de un roble serrano, estructuraban un casco de rara solidez, que resistía los choques con el maderamen de los muelles o con los costados de buques o remolcadores, en el vaivén de las mareas.

No son muy abundantes hoy día estas lanchas en Constitución. Ahora se tienden quillas de vapores y veleros de alta mar, pero persiste el recuerdo de sus hazañas marineras y creo que no se borrará de la historia marítima del Maule.

Las dos manchas blancas, la de la vela cuadra y la del baticulo para el timón, es algo que está grabado en el mar, aunque las tinieblas lo oculten y las arenas obstruyan la barra.

Y los que somos del Maule, tampoco podemos olvidar la fogata de palos de hualle o de espino, hecha en medio de la lancha, como en un rincón de la montaña, donde los primitivos navegantes asan su charqui o preparan las pancutras tradicionales del campesino, del guanay y del marinero.

Meses demoraban estas lanchas que salían hacia el norte para no volver al puerto donde nacieron. Su destino era navegar y fondearse hasta que una tormenta las desarmase, arrojándolas a la playa. Y entonces, sus viejas tablas servían para levantar ranchos o para alimentar, convertidas en leña, la cocina de un pescador o de un fletero de cualquier puerto de la costa del Pacífico

Numerosas son las hazañas de estos navegantes, hermanos de los chilotes y tan sufridos como ellos. Muchas veces pasaron interminables temporadas en el mar, arrastrados por vientos contrarios lejos de su puerto de destino. Se les consideró perdidos, pero llegaban, como buques fantasmas, deshecha su vela, rotas sus falcas y con su casco blanqueado de sal.

Se habían hecho parte del mismo mar, que debió tomarlos por albacoras o ballenas, aburriéndose de golpearlas con el látigo de sus espumas.

Sólo que a alguna, en una noche negra, apagadas por el viento sus luces de posición, la partió la proa de un transatlántico y entonces a sus dispersadas maderas y a sus tripulantes muertos se los tragó el océano, guardando celosamente el secreto de la catástrofe.