



Caballería embarcada

Enrique Cordovez Pérez
Capitán de Navío

La advertencia del comandante de la barcaza Hemmerdinger, en nuestra primera conversación a inicios de 1979, se cumplió a cabalidad. Habíamos navegado varias veces las 4.000 millas náuticas de la ruta austral y en una oportunidad las casi 2.000 que significa el viaje hasta el extremo norte. Zarpábamos siempre desde Valparaíso, puerto base donde residía con mi familia en uno de los departamentos de la población naval ubicada en el barrio de Recreo de Viña del Mar. Digo residir al referirme a las breves estadías entre una comisión y otra.

En la recalada a Coquimbo, cuando veníamos de regreso desde Antofagasta, recibí al Gobernador Marítimo que trepaba por la escala de gato para acompañarnos en la entrada a puerto. En cuanto puso pie en cubierta me dice muy sonriente que mi hija menor se encontraba fuera de peligro, situación que desconocía hasta ese momento. Después supe que el domingo de resurrección había comido más chocolates de lo conveniente por lo que debió ser internada de cuidado en el hospital naval, emergencia familiar que no me lograron comunicar antes del zarpe y la noticia tuvo que esperar la siguiente recalada.

A pesar de la diferencia de grados, se había forjado a lo largo del año una estrecha amistad en la cámara de oficiales y una gran cercanía con la dotación de la barcaza. Todos compartíamos largas horas de permanencia en la mar, prolongadas faenas en puerto y el mal o buen desempeño del cocinero en las horas de rancho. Por supuesto, las actividades de entrenamiento, uno que otro ejercicio de tiro con la ametralladora de 40 mm sobre blancos ficticios en sectores despoblados y el control de averías durante simulacros de emergencias.

En ese clima de confianza surgen naturalmente las confianzas personales. El tema de conversación recurrente era la salud y andanzas de los "patitos" que habían quedado allá lejos en el hogar. También eran recurrentes las bromas sobre el "patas negras" que acechaba cuando el marino andaba lejos y la recomendación de partir silbando antes de llegar a la casa o tirar algunas piedrecitas sobre el techo, para alertar sobre la inminente presencia del marido.



Como todo buque independiente que se precie de tal la barcaza tenía su mascota. El "Puluche" ⁽¹⁾ era un perro grande de pelaje amarillento, mezcla de policial y otra raza desconocida, que alguien había traído cuando aún era un cachorro. Nos había adoptado a todos como sus amos y se movía indistintamente desde el puente hasta la cubierta de pasajeros o el entrepuente de tripulación. Había aprendido a subir y bajar las empinadas escalas de fierro y cubría puesto de repetido ⁽²⁾ en la bodega durante las varadas, listo para saltar a la playa, aunque fuera nadando. En cuanto se colocaba el portalón era el primero en bajar a tierra en busca de una conquista perruna y regresaba a veces magullado de sus correrías, pero nunca se pudo decir que estuvo falto al zarpe. Le faltaba parte del hocico que un congrio le había arrancado en una tarde de pesca.

Una comisión muy especial tuvo lugar a fines de septiembre cuando un violento temporal azotó a la Isla de Juan Fernández y los deslizamientos de tierra, provocados por las intensas lluvias, destruyeron varias casas de sus pobladores y algunas dependencias fiscales. Ante esta situación, la Armada de Chile puso nuestra barcaza a disposición de la Intendencia de Valparaíso y zarpamos, esta vez con rumbo Weste, para entregar viviendas prefabricadas a los damnificados y otras construcciones destinadas a los servicios públicos. La estadía fue breve pero lo mejor de todo es que ya se había levantado la veda de langostas.

A pesar de tanta navegación no nos pudimos librar ese año de un par de meses de reparaciones en Asmar Talcahuano, situación que para los residentes en la zona eran unas verdaderas vacaciones al poder estar casi todos los días en sus casas. Para el resto, la prolongada estadía significaba incómodos viajes en bus hacia la zona central y muchas tardes de permanencia a bordo, para reponerse de los "trabajos propios" que la dotación ejecutaba, con el fin de complementar mejoras al buque no contempladas en el presupuesto anual de reparaciones. Entre ellas, la que más me quitaba el sueño era conseguir pintura hipóxica para repintar la cubierta principal cuyas oxidaciones hacían temer que pronto llegarían a traspasar el techo de la bodega. Se echaba de menos la época de la marina de carbón cuando los buques transportaban animales en pie y se podían obtener algunas "platas de cueros" con la venta de pellejos de los vacunos.

Quizás la comisión más insólita fue la orden de viaje que, a fines de año, nos destinaba al puerto de Arica para embarcar a un escuadrón caballería en nuestra querida barcaza. El 10 de noviembre de ese año se conmemoraba el centenario del desembarco de Pisagua, el cual ostenta el récord de ser la primera operación

¹ Nombre derivado del Canal Pulluche ubicado en el Archipiélago de los Chonos

² Puestos que cubre toda la dotación durante zarpes, recaladas o varadas



anfibia en el mundo. Para celebrar tan digno acontecimiento se realizaría una recreación de dicho desembarco con la varada de la barcaza Hemmerdinger en el sitio original del suceso, desde la cual emergerían al galope oficiales y soldados montando briosos corceles en dirección hacia las posiciones enemigas.

Para este homenaje a la heroica acción, en la cual falleció un tío abuelo ⁽³⁾, se había convocado a las autoridades regionales y altos mandos de las FFAA, incluyendo a miembros de la Junta de Gobierno. Por supuesto, los medios de radio y televisión cubrirían los detalles del evento que sería orquestado con descargas de artillería, utilizando munición de fogueo y otros artificios bélicos.

El día anterior nos encontrábamos atracados a un sitio del puerto de Arica, al cual a veces llega desde alta mar una fuerte marejada de ola larga que uno no se imagina podría desplazarse bajo el esplendoroso sol nortino. Este oleaje produce en el puerto una resaca que, más de una vez, ha provocado el corte de las espías de un buque obligándole a zarpar y fondear a la gira. Afortunadamente nada de eso ocurría esta vez y nuestras espías pendían lánguidas al costado.

Después de almuerzo se produjo la ruidosa llegada de un numeroso escuadrón de caballería y acordamos con el oficial a cargo el procedimiento de embarco. Para ello se habilitó un segundo portalón, más ancho que el habitual, a través del cual podían subir a bordo las cabalgaduras tiradas de sus riendas y después conducir las por la cubierta principal hasta el ascensor que las bajaría a la bodega. Esta fue la parte más difícil del proceso porque los caballos no estaban dispuestos a subirse a una plataforma de fierro sin barandas que en su imaginación súbitamente los hacía caer a un oscuro y amenazante precipicio.

La faena de trasladar los caballos al interior del buque nos tomó toda la tarde. Finalmente quedaron amarrados a un cable de acero que dispusimos de proa a popa en la línea de crujía de la bodega, para evitar que los movimientos de la navegación los llevaran a golpearse con los mamparos de ambas bandas. Bajo dicho cable se les colocó abundante forraje y gamelas con agua para que se alimentaran esa noche y durante la travesía. Mientras la barcaza permaneció en puerto los nobles animales parecían sentirse a gusto en este curioso establo.

Después de la cena se produjeron diversas instancias de camaradería entre los marinos dueños de casa y los militares que habían llegado de visita.

Esto ocurrió con mayor familiaridad en el grupo más reducido de los oficiales cuyos encendidos ánimos hacía prever que se completarían las consabidas 3 fases de una farra entre camaradas de armas. En atención a que zarpábamos

³ Subteniente de Ejército señor Belisario Cordovez Camus



de madrugada decidí cerrar la Cámara temprano, por lo que sólo se pudo cumplir con la primera fase: "entonación de cánticos militares". Quedaron pendientes para otro encuentro "insultos al clero y la policía" y "destrucción del inmueble".

La travesía al puerto de Pisagua demoró 8 horas navegando con una suave mar en contra que nos produjo un moderado cabeceo y algunos balances no muy pronunciados. Sin embargo, los inquietos caballares no estaban acostumbrados al bamboleo y manifestaban sus airados reclamos con sonoros relinchos. Tampoco estaban preparados para estas zozobras muchos de los soldados a quienes se les administró antes de zarpar unas supuestas pastillas para el mareo. En realidad, a falta de Mareamin, les dimos como placebo sacarina.

Justo al mediodía la barcaza fondeó el ancla de codera y se dirigió resueltamente hacia la playa en la cual se produjo la varada que ansiosamente esperaban las autoridades y medios de comunicación ubicados en los faldeos del acantilado que rodea al puerto de Pisagua. El espectáculo militar era prometedor pues había un día luminoso y en el horizonte las nubes dibujaban copos de algodón.

Los jinetes y sus cabalgaduras formaban 2 filas a lo largo de la bodega cuando la barcaza abrió ambas portas y apoyó su rampa en tierra firme. En ese instante se dio la orden correspondiente y los primeros jinetes picaron espuelas para forzar a sus reticentes equinos a descender veloces desde el buque hacia la costa. No obstante, debido al pronunciado declive de la playa, había más de un metro de profundidad en el extremo de la rampa. El resultado fue que el primer jinete se hundió con su cabalgadura antes de tocar la arena, pero pronto ambos emergieron resoplando agua de mar y continuaron hacia su objetivo. Los restantes integrantes del escuadrón de caballería optaron por salvar de un salto el obstáculo y tras el primer chascarro se logró una hermosa presentación.

El buque dio atrás recogiendo al mismo tiempo el ancla de codera y, alejados de la rompiente, viramos con rumbo Weste hacia nuestro próximo destino a 2 días de navegación. Al subir al puente me di cuenta que la travesía de Arica a Pisagua había aligerado los estómagos de los equinos y se había desparramado una resbaladiza e irrespirable capa de excrementos con paja en toda la bodega.

- Mi comandante, en la bodega estamos con la bosta hasta el cogote
- Mírelo por el lado positivo Segundo, ahora transportamos una carga ecológica de abono para fertilizar los cultivos de la Isla San Félix.