

El Capitán de Navío (OM) Alejandro Navarrete Cisterna

EJEMPLO DE PERSEVERANCIA Y PROBIDAD

La monografía de un hombre de la envergadura de "Don Alejandro", como cariñosamente se llamaba al Comandante Alejandro Navarrete Cisterna, no requiere de oropeles para ensalzarlo o engrandecerlo, ya que por sí mismo, por su propio peso, fue grande y sobresaliente.

Bastaría la narración cronológica de su carrera y dar a conocer pasajes de su vida sencilla y metódica para destacarlo como un ejemplo, que no se borrará en los anales de nuestra Armada, particularmente de la Especialidad de Torpedos, a la que consagró su vida.

Hace 37 años, una tarde en el Casino de Oficiales de la Escuela de Torpedos y Electricidad de la Caleta El Manzano, cuando estaba en preparación el primer número de la Revista de esta repartición, que fue la primera que se publicó en las Escuelas de la Armada, Don Alejandro nos contó confidencialmente:

"Nací en Concepción, el 27 de febrero de 1876. Entré al Servicio de la Armada Nacional el 1º de agosto de 1892. Me acuerdo como si fuera hoy: Fue un domingo a las seis de la tarde, cuando por el muelle Gleisner de Talcahuano, me embarqué en la canoa del Comandante Tejeda, que me llevó a bordo de la fragata "Simpson", buque-escuela de Aprendices a Marineros.

Cuatro meses más tarde se transbordó esta Escuela a la fragata de cuatro palos "Santa María", porque aquélla hacía tanta agua, que la "muchachada" tenía que pasar día y noche achicando la bomba del palo mayor, so pena de irse a pique.



Retrato al óleo de Alejandro Navarrete Cisterna realizado por el Comandante Guillermo Montero y que está colocado en el Salón de Honor de la Escuela de Grumetes que lleva su nombre.

Por Eduardo ZAPATA B., Capitán de Navío (Rva.).
Armada de Chile

El régimen interno de la "Santa María" era de lo más "deportivo": Diana a las cinco, en invierno. Tenida: calzoncillos cortos de tocuyo, camiseta de franela, sin mangas; pantalón y chomba de lana muy gruesa; gorra de paño. La primera misión era proveerse de escobas, para quebrar con el mango la escarcha de cubierta, botarla al mar y poder comenzar en seguida el baldeo, que terminaba a las seis. Luego, baño general y lavado; secar cubierta y limpiar pinturas. Desayuno a las siete; luego, "coco"; a las siete y media, Lista de Víveres; a las ocho, ejercicios de velas, largar y aferrar, calar, guindar y cruzar, hasta las diez.

A las diez y media, instrucción primaria hasta las once cuarenta y cinco. A las doce, Rancho: un poco de "gaviota" (grasa cocida sin sal), porotos sin botar la primera agua, y pan. A la una, infantería, ejercicio o arme y desarme de fusiles. A las dos y media, esgrima de bayoneta. A las tres y media, boga o marinería hasta las cuatro y media. A las cinco, Rancho: Porotos como en la mañana, asado (un chicharrón) y café (sin color oscuro y tal vez con azúcar...).

Los domingos y festivos iban a bordo muchas visitas a ver a los muchachos: Iban las madres, hermanas, parientes y "extras"... El buque brillaba por su limpieza.

Yo, el N° 7, en compañía del amigo N° 37, que éramos los de menor edad y estatura a bordo, y que no teníamos quién nos fuera a visitar, nos íbamos a las cofas, a observar y a soñar con el porvenir...

En esos días de fiesta era cuando los Oficiales de Guardia, que en aquel tiempo eran Pilotos españoles contratados, hacían competencias entre los muchachos, de subir por una banda a la jarcia, correr por las vergas y bajar por la otra banda. Así fue como los N° 7 y 37 llegaron a destacarse entre sus demás compañeros, y no había quién los ganara; sólo que el N° 7 venció siempre al N° 37...

Y una vez entre las muchas en que ambos competían, el N° 7, al llegar a la altura del rocamiento del Sobre-Perico, dio un salto para tomarse de la driza de esta verga y arriarse por ella; pero cuando venía a la altura de la verga de me-

sana, ya tenía quemadas las piernas, las manos y los brazos; y el N° 7 cayó a cubierta sobre unas adujas de cabo, y se aturdió.

A la semana siguiente, ya repuesto del accidente, fue a quejarse al Contramaestre de que no se le había avisado del cambio de la driza vieja por una nueva de cabo de manila, y que ésta había sido la causa de su percance. Por presentar esta queja, el N° 7 estuvo dentro de un bote izado en los pescantes, bogando con dos remos durante una hora.

Así transcurrió el tiempo, alegre y feliz, en la Escuela de Aprendices a Marineros, de la que guardo buenos recuerdos.

Y así llegó el 26 de junio de 1893, en que hecho todo un Grumete transbordé a la corbeta "Abtao", junto con cuarenta y cinco compañeros, en la que recorrimos desde Arica al Cabo de Hornos y fuimos también a la Isla de Pascua, después de lo cual ascendí a Marinero 2° el 28 de febrero de 1894.

Lo que más nos gustaba en aquellos tiempos eran las entradas y salidas de puerto. Si la maniobra era de entrar, se daba la orden de "arriar la hélice e izar la chimenea"; si la maniobra era de salir de puerto, la orden se invertía: "Izar la hélice y arriar la chimenea". Estas maniobras eran "generales" y se hacían todas "a pulso", cuando más con ayuda del cabrestante del castillo... el que también funcionaba "a pulso", accionado con barras por una dotación de cuarenta hombres. Luego de ejecutar estas maniobras, "todo el mundo" pasaba al castillo a la faena de anclas, las que generalmente se usaban con grillete giratorio. Cuando el cabrestante estaba cubierto con el personal necesario, un "lobo" se iba a sentar sobre su tapa, acordeón en mano...

Y se levaban las anclas, cantando:

"Adiós, puerto de Valparaíso.

La popa te voy virando.

Con el trinquete en la amura.

Las velas te voy cazando..."

Así llegó el final del año 1894. La "Abtao" quedó luego fuera de servicio en Valparaíso. El N° 7 ascendió a Marinero 1° el 28 de febrero de 1895 y fue transbordado al "Cochrane", blindado

en que funcionaba la Escuela de Condestables Artilleros y Torpedistas. Como vio la posibilidad de estudiar Artillería, se apersonó al Segundo Comandante, el Capitán Larraín, quien le hizo ver que los cursos habían comenzado hacía tres meses; pero de todas maneras fue admitido. Y en marzo de 1896, en los exámenes finales, el N° 7 se puso a la cabeza de 150 alumnos de todas las plazas, recibiendo primero el título de Artillero de Preferencia y Tirador de Primera Clase, y luego, el 22 de abril, su ascenso a Capitán de Altos.

Después efectué el curso de Torpedos y obtuve el título de Torpedista de Preferencia, siempre con la primera antigüedad, en julio del mismo año".

Es admirable cómo el entonces Comandante Navarrete, el año 1932, recordaba con precisión hechos y fechas de un período de cuarenta años de su vida, cual si estuviera leyendo un libro de memorias. Como él mismo decía: "Me acuerdo como si fuera hoy...".

"En agosto de 1896 fui transbordado al crucero "Esmeralda", en construcción en Europa; hice el viaje en el transporte "Angamos", junto con una dotación de 1.200 hombres.

El 31 de julio de 1897 ascendí a Ayudante de Condestable Artillero-Torpedista (Cabo de Mar de 1ª Clase), y fui transbordado al crucero "O'Higgins", que también estaba en construcción.

El 30 de septiembre de 1899 ascendí a Condestable 2º Artillero-Torpedista.

El 20 de febrero de 1904 ascendí a Condestable 1º y luego, en marzo, fui enviado de nuevo a Europa, para la construcción de los cruceros "Constitución" y "Libertad", donde permanecí todo ese año e hice un curso de Artillería a bordo del H.M.S. "Excellent", y otro de Torpedos en el H.M.S. "Vernon".

En septiembre de ese año fui nombrado Condestable 1º Especialista en Torpedos y Minas, y el 31 de octubre del año siguiente, Condestable Instructor.

Luego volví al blindado "Cochrane", a cuyo bordo ascendí a Condestable Mayor Torpedista, el 10 de febrero de 1906. Seis años más tarde fui enviado en comisión a Inglaterra, Francia, Bélgica, Alemania, Italia y Austria.

Estuve en Fiume inspeccionando los torpedos que mandó a construir nuestro país. Desde allí pasé a Estados Unidos, destinado a los submarinos "Antofagasta" e "Iquique", en construcción.

El año 1917 fui designado Jefe de Minas, de la "Sección Torpedos, Minas y Submarinos", cuyos pabellones se comenzaron a construir el año 1912, conjuntamente con los de la Escuela de Torpedos, frente a este Casino donde estamos conversando. Aquí ascendí a Piloto 2º, el 25 de mayo del año 17, por lo que fui el primer Hombre de Mar que cargó galones de Oficial en nuestra Marina.

El año 21 me hice cargo además de la Sección Torpedos, año en que el 30 de junio fui ascendido a Piloto 1º. El 9 de noviembre de 1925 ascendí a Oficial de Mar Mayor de 2ª Clase (Capitán de Corbeta). Fui designado Sub-Jefe del Subdepartamento de Armas Submarinas el año 1928, puesto que desempeñé en la actualidad (1932), ahora con el grado de Oficial de Mar Mayor de 1ª Clase (Capitán de Fragata), al que ascendí el 14 de febrero del año pasado, casi cuarenta años después de haber subido por primera vez a bordo de la fragata "Simpson...".

Cuando el Comandante Navarrete me contó su vida profesional, en forma tan somera, sin comentario alguno que pudiera ensalzar su persona, por supuesto que entre las cosas omitidas que pudieran herir su natural modestia estaba algo que, aparte de él, sólo sabíamos su Jefe directo, el entonces Comandante Inmanuel Holger y el que esto escribe. Ese algo secreto hay que propalarlo ahora a los cuatro vientos:

Gracias a la acrisolada honradez, meticulosidad, espíritu de previsión y entrañable cariño y lealtad que profesaba a la Armada y particularmente a su especialidad, este Sub-Jefe del Subdepartamento de Armas Submarinas, que tenía a su cargo todo el material y los almacenes de abastecimiento, hizo posible que todos los cursos de instrucción de la Escuela y la Escuadra activa pudieran efectuar los ejercicios de lanzamiento de torpedos durante el período de deflación y fuertes economías en el presupuesto general de la nación y por ende de la Armada, que comenzó a fines del año

1931, porque este Oficial ejemplar, con profética precisión, supo ingeniarse para atesorar en sus pañoles un respetable Stock de consumos, recortando con medida la entrega de ellos en los tiempos de abundancia, manejando personalmente las llaves de los candados de sus almacenes y llenando de su puño y letra los libros de cuentas, sin confiar a nadie sus secretos.

Esto lo pudo hacer, porque habiendo formado tantas generaciones de Oficiales y de personal torpedista con sus sabias enseñanzas, tenía gran ascendiente e inspiraba confianza sin límite a los que habían sido sus alumnos. Y así como sabía pedir que no se retirara lo que no iba a ser necesario en mayor cantidad, sabía también dar cuando algo faltaba, porque él tenía de todo en su arsenal. Y así, el año 1932, en que las avenidas y pabellones de la Escuela de Torpedos y Electricidad tenían que barrerse con escobas hechas con ramas de los árboles de la Caleta El Manzano, no se paralizaron los ejercicios de Torpedos, y hasta se sacó la primera revista que se publicó en las Escuelas de la Armada, en cuyas páginas, bajo el título de "Imitación este ejemplo" se rindió homenaje a "Don Alejandro", al cumplir cuarenta años de ininterrumpidos servicios en la Marina de Chile.

El Comandante Navarrete obtuvo su retiro absoluto de las filas el 25 de enero de 1933, mientras prestaba servicios en el mencionado Subdepartamento de Armas Submarinas, en el que continuó como Asesor hasta el año 1947, en que renunció a su empleo, después de haberse consagrado a la Institución durante 55 años, sin hacer jamás uso de feriado.

A sus muchas virtudes y a sus méritos profesionales, hay que agregar su espíritu de investigación y creativa, que le permitió ofrecer a la especialidad valiosos y efectivos inventos de mecanismos técnicos, por los que jamás cobró ni recibió un centavo, actitud que en los tiempos que corren podrá parecer inverosímil.

En cambio, sí, recibió muchos honores, medallas y condecoraciones. Tuvo las medallas por 10, 15, 20 y 30 años de servicios.

Por Decreto Supremo N° 212, de 29

de enero de 1947, se le concedió "como un beneficio excepcional y sin sentar precedente, la Condecoración de 35 años de Servicios, en mérito de su ejemplar constancia y abnegación en el servicio de la Armada por más de 53 años y ser el primer Oficial de Mar y, a su vez, haber alcanzado el grado máximo dentro de su rama".

El Apostadero Naval de Talcahuano le otorgó las condecoraciones al Mérito por 40 y 50 años de Servicios.

La Comandancia en Jefe de la Armada le hizo entrega de una Placa Conmemorativa al Mérito. El 1° de agosto de 1942, cuando cumplió medio siglo al servicio de la Armada, se le rindió un sentido homenaje en el Apostadero Naval de Talcahuano, que culminó con un desfile militar en su honor.

La Ilustre Municipalidad de Talcahuano bautizó una calle de este puerto con su nombre. En la Caleta El Manzano se dio su nombre al Almacén de Torpedos y a una avenida interna.

Los Oficiales especialistas en Torpedos lo designaron Torpedista Honorario.

También fue nombrado Caleuchano Honorario.

Pero dentro de todo, como lo conocí, creo que lo que más le llenó de satisfacción fue tal vez sentirse poseedor de un hogar donde era venerado, por su esposa doña Emelina Torres Galleguillos y 7 hijos: María, Alejandro, hoy Vice-Almirante (R), Ricardo, Edelberto, Engelberto, Julio y Jorge.

Luego de alejarse definitivamente de sus actividades el año 1947, se radicó en Quilpué con sus familiares.

Falleció en Valparaíso el 22 de octubre de 1951, a la edad de 75 años.

De lo que se dijo en sus funerales tomo las palabras más sencillas, pero que mejor expresan lo que era para todos los que pasaron por la Escuela de la Caleta El Manzano:

"Quién no recuerda de aquellos tiempos en que llevábamos un galón, ver pasar por la guardia de la Escuela de Torpedos, a la hora exacta y muy puntual para iniciar sus labores, a Don Alejandro, como tan familiar y cariñosamente, con profundo respeto lo llamábamos; y,

al atardecer, ya muy olvidado el toque de retirada, abandonar la Escuela, que no sabemos si ella se identificaba con él o él se rendía a ella, pero que sí palpamos que los dos formaban un binomio, que constituirá una historia del deber".

Su desaparecimiento no lo ha relegado al olvido. El 21 de mayo de 1966, el Círculo de Marineros en Retiro de Chillán, denominado "El Chinchorro", inauguró en su sede un Salón de Actos con su nombre y colocó su retrato en el Salón de Honor.

Y la Armada, que no alcanzó a tramitar su ascenso a Capitán de Navío, porque hasta la fecha en que estuvo en servicio no existía este grado en su rama, lo consideró como ascendido, al dictar

la Comandancia en Jefe de la Armada, el 20 de octubre de 1967, la Resolución para que a contar desde esa fecha, habida consideración de la Hoja de Servicios del Capitán de Navío de Mar Sr. Alejandro Navarrete Cisterna, la Escuela de Grumetes lleve su nombre. Y al conmemorar esta repartición su centenario, el 3 de julio de 1968, con asistencia de S.E. el Presidente de la República, se colocó una placa recordatoria y su retrato al óleo, que fue ejecutado por el Comandante Guillermo Montero, cuya copia ilustra estas páginas, con que ha querido honrar su memoria uno de sus alumnos, al conmemorarse el 15 de agosto el 57º aniversario de la Escuela y de la especialidad de Torpedos que él tanto amó.

Superstición a Bordo

Desde tiempos inmemoriales, los marineros de todo el mundo han tenido tendencia a aceptar toda clase de supersticiones y mitos que se conservan a través del tiempo... Nuestras tripulaciones no podían escapar a este resabio y en más de alguna ocasión hemos observado cómo en nuestros buques aún se mantienen y practican ciertas creencias y costumbres de esta índole. Jamás se ha sabido, por ejemplo, que algún marino hubiese dado muerte a una "intocable" gaviota.

En los veleros es corriente el "azotar" el palo trinquete para que salga viento; pero ¡ay del buque! si en lugar del trinquete, el que se azota es el mayor...; deben en tal caso, sobrevenir toda clase de calamidades y para contrarrestarlas, hay que hacer actos de desagravio. En estos mismos buques es también signo de buena ventura el colocar una cola de tiburón en el bauprés.

Algo muy propio de Chile son los tolomiros de la Isla de Pascua. Dicen que traen mala suerte; pero para evitarla a bordo, estas apreciadas estatuillas deben llevarse colgadas, con la cabeza hacia abajo. En una oportunidad que la "Covadonga" regresaba de Isla de Pascua, con su correspondiente cargamento de tolomiros, el buque sufrió dos fallas consecutivas en sus máquinas. Inútil fue que el Comandante y el Segundo explicaran a la tripulación que éstas obedecían a causas materiales y que muy pronto serían reparadas. Sus caras dudosas daban a entender que no se convencían y culpaban a los monitos de madera. La ansiedad culminó cuando un marinero se enfermó gravemente y estuvo dos días "peleándola", como se dice. Felizmente el médico que iba a bordo en la comisión, logró salvarlo y cuando el hombre estuvo consciente, contó la historia: Se había comido una cabeza completa de plátanos pascuenses, dos paquetes de galletas, un tarro de duraznos y otras cositas más, que evidentemente le provocaron una fuerte indigestión y un casi colapso. Ahora sí la tripulación creyó al Segundo cuando les contó las causas de la enfermedad y vieron al marinero sano y salvo volver a su trabajo. De todas maneras, prudentemente, el Comandante recomendó colgar todos los tolomiros cabeza abajo...