

"Mi Primer Buque":
El B.A.P. Villar
DD-71

Mi primer buque

Jesús Torres Chavera

Me contaron que mi padre quiso enrolarse en la Armada Nacional. Ante esta decisión intervino mi abuelo, volviéndolo de patitas a casa desde Mollendo, considerando que sus brazos serían más necesarios en el seno del hogar en aquellos días. Mis hermanos mayores disfrutaron de mayor suerte, logrando ingresar a la Marina. Uno de ellos terminó, al cabo de los años, navegando en la Marina Mercante.

El hecho de haber nacido en un punto casi perdido al Sur de nuestro extenso litoral, hizo que desde temprano conociera costumbres y relatos de la gente de mar; hasta recuerdo haber observado las faenas de los pescadores cuando, en la playa, untaban, con una masa rojiza y de un olor muy peculiar, lo que parecían ser grandes bolsas de cuero. Era testigo, sin saberlo, del final de una milenaria costumbre utilizada por los habitantes de estas playas: la pesca desde balsas construidas en base a odres inflados.

Estas circunstancias, sumadas a las cartas y fotografías donde se veía a mi hermano mayor muy plantado en la cubierta de lo que parecía un gran navío de guerra, hicieron que, llegado el momento, me presentara como voluntario a la Marina de Guerra del Perú.

Después de algunos meses en la Escuela de Reclutas fui trasladado a una dependencia en tierra. Allí permanecí breve tiempo, hasta que nos llegó a un grupo de compañeros y a mí, la designación para conformar la primera dotación de una nueva unidad trasferida a nuestra Armada. Con el tiempo, aquel sería mi primer buque.

Para conocerlo y tripularlo zarpamos una mañana plomiza del Callao a bordo del transporte BAP **Paita**, en el que navegamos hacia los Estados Unidos de Norteamérica. El día de la despedida escasos familiares acudieron al viejo muelle del Arsenal Naval a despedirnos; sin embargo, los pocos pañuelos allí desplegados parecían gaviotas en vuelo presagiando buena travesía. Saboreábamos de esta manera los primeros adioses de los marinos que se hacen a la mar para transitarla en su plenitud. Según viejas costumbres, fuimos bautizados en la gran pila de Neptuno al cruzar la Línea Ecuatorial.

Días antes de concluir la primera parte de nuestra derrota avizoramos, como perdidas, las siluetas de islas en encendidas tardes de fuego. Extasiados, fanta-

seábamos con la posibilidad de que, tal vez, en la playa recóndita en alguna de ellas, dormirían aún baúles repletos de tesoros enterrados por algún viejo y fiero pirata. Después nos enteraríamos que las islas avistadas pertenecían al archipiélago de las Perlas, muy ligadas por cierto a esos legendarios personajes.

Al aproximarnos al itsmo de Panamá, un rosario de luces de balizaje nos llevó seguros al muelle de la Base Naval de Rotman, donde amarramos. Al otro día conocimos la ciudad y la emoción al desembarcar por primera vez en un puerto extranjero concretó al fin sueños guardados desde la adolescencia.

Más tarde, la capacidad gigante del hombre se nos puso de manifiesto al contemplar cerrarse las grandes compuertas de las esclusas de Miraflores. Estas, y el canal terminado de construir en 1914, nos ahorraron para llegar al Atlántico lo que en el pasado demandaba varios meses de navegación, doblando el temible Cabo de Hornos o, a lo menos, internarse por los traicioneros canales del Estrecho de Magallanes. Al término del cruce del itsmo, el Océano Atlántico, con sus crestas espumantes, estrelló furioso sus aguas hasta el puente de nuestro transporte. Los bisoños nautas, blasfemando a ratos, acrecentábamos paulatinamente el conocimiento de los elementos, con admiración y respeto simultáneos, a causa de la mar gruesa que hubimos de capear.

A estas alturas el calor caribeño nos dio lo suyo, y fue como una tregua el atracar en el puerto mexicano de Veracruz por tres días, a fin de desembarcar alguna carga consignada a ese lugar. Con los cambios de la travesía los compartimentos interiores parecían hornos; de pronto, empezamos a refugiarnos en ellos en busca de calor.

Al llegar el 7 de noviembre de 1960 a New Port (Rhode Island), parecíamos tener los pies congelados mientras cubríamos los puestos de maniobra. En tanto que, en el muelle húmedo y escarchado, nos esperaba el Capitán de Fragata Manuel Amat y León, quien sería nuestro Primer Comandante y nos brindaba la bienvenida.

En los siguientes días, luego de instalarnos en las barracas de la Base Naval, los entrenamientos fueron múltiples y provechosos según la especialidad de cada tripulante. Las charlas sobre Lucha contra Incendio y las de Control de Averías fueron múltiples. Para demostrar la capacidad adquirida teóricamente, fue necesario tragar humo y mojarse hasta la médula sofocando fuegos de diverso origen, ora en grandes estanques conteniendo petróleo, ora en algún cobertizo de madera, con elementos químicos y agua respectivamente.

El examen final fue espectacular: dentro de un gran reciento techado -y con calefacción- abordamos lo que vendría a ser la sección de un buque que se encontraba a flote en una amplia piscina. Al escuchar la alarma de zafarrancho de combate nos pusimos inmediatamente en acción.

Anticipadamente se nos había indicado que, supuestamente, la sección sobre la que nos encontrábamos había sido impactada por torpedos, provocando varias vías de agua por debajo de la línea de flotación; y así parecía ser, porque al bajar al compartimento interior vimos grandes chorros de agua que amenazaban

inundarlo; asimismo, por sobre nuestras cabezas, las tuberías se veían a punto de estallar disparando el líquido por empalmes y codos.

El panorama semejaba el fragor de un combate real: escuchábamos el rugir de aviones cayendo en picada, acompañado del traqueteo infernal de sus ametralladoras muy junto a nuestros oídos, mientras que uno de los instructores, armado de una comba, descargaba feroces golpes sobre la cubierta; aderezando todo este barullo, las sirenas aullaban profundamente, aumentando el caos.

En medio de aquella confusión, y tras mucho empuje, logramos finalmente controlar la situación, no sin antes habernos pegado un gran chapuzón...¡gajes del oficio! Finalmente aprobamos el curso. (Hasta hoy me pregunto, ¿de cuál película de guerra obtuvieron la pista de sonido?). Dejamos este simpático y típico puerto, con nostalgia, por ser el primero donde ampliamos la perspectiva de muchas cosas valiosas.

Al cabo de algunas semanas viajábamos en grandes buses a Boston (Masachusetts). Allí, en el muelle 4 del astillero, conocimos el buque que deberíamos tripular. En cuanto lo vimos, quedamos prendados de su esbelta línea y admirados de su poder -por las bocas de fuego que mostraba desde cuatro torretas-; otras piezas en las cubiertas superiores nos impresionaron gratamente.

Cuando lo abordamos para conocerlo mejor, nos enteramos que era un Destructor de Línea, clase Fletcher. Tenía de eslora 114.7 metros y 12.1 metros de manga: un calado máximo de 4.6 metros y desplazaba normalmente 2,715 toneladas. Su armamento principal lo constituían cuatro cañones de 5"/38 cal. , tres montajes dobles de 3"/50 cal., un montaje quíntuple de tubos lanzatorpedos. También tenía una mesa para lanzamiento de cargas de profundidad, en popa.

La velocidad que desarrollaba era de unos 34 nudos. Su dotación la conformábamos 245 tripulantes, entre oficiales y personal subalterno. Había sido construido en Staten Island (Nueva York) por la Bethlehem Steel Company, y comisionado en 1943. Se le bautizó: "Benhan" (DD-796). Participó en la Segunda Guerra Mundial en el Pacífico y en 1954 hizo un crucero alrededor del mundo, entre otras muchas travesías.

El día que lo conocimos no se encontraba del todo presentable. Sus viejas espías, hechas firmes al muelle, lo mantenían atado como a un guerrero en letárgico sueño. ¡Había que despertarlo y darle nueva vida!..., y esa sería tarea de nosotros, los recién llegados desde el Perú.

La temperatura, a menudo bajo cero, no fue impedimento para adaptarnos a la rutina del astillero. Nos tomamos a pecho la responsabilidad dándonos de lleno al trabajo. La jornada comenzaba a las 07:30 hrs., en que premunidos de consignas y herramientas llegábamos a bordo, con febril empeño, y de paje a capitán. Cada cual se esmeraba para ponerlo completamente operativo. Día tras día, de proa a popa y desde las sentinas al tope del trinquete, los grupos designados rasqueteaban hasta el último rincón; luego, armados de brochas y rodillos, aplicaban los cálidos tonos del azarcón, para finalizar con los colores característicos de

cada compartimento interior y los clásicos grises de casco y cubierta.

Una noche de diciembre vimos caer los primeros copos de nieve, algunos de nosotros por primera vez en la vida; al otro día, más temprano que de costumbre, y antes de iniciar el trabajo asignado, nos dimos maña para entretenernos, unos minutos, arrojándonos bolas de nieve...¡Fue algo tan irresistible!

Los trabajos avanzaban según lo planificado y con orgullo veíamos a nuestro buque recobrar su antigua prestancia. Después de cumplir la rutina a bordo, el personal franco se dirigía a los locales de recreo de la Base Naval, donde nada faltaba para la distracción. Algunos se encaminaban en el "metro" al centro de la urbe, tradicional y moderna a la vez. Frecuentábamos los museos donde teníamos el ingreso libre, o de lo contrario nos dejábamos encandilar por las luces de los parques de atracciones mecánicas. Caída la noche, invariablemente recalábamos en el Club de Marineros, al cual acudían muchas chicas a bailar.

Finalmente, el 15 de diciembre se realizó la ceremonia de transferencia y comisionamiento del buque al Gobierno Peruano. Aquel día el muelle lució engalanado y las notas marciales, desgranadas de su partitura por la banda de músicos navales, brindaban un toque festivo al entorno. La alocución de presentación y recepción por la Armada Peruana estuvo a cargo del Agregado Naval en EE.UU. Contralmirante Luis Edgardo Llosa. Después que fue arriado el pabellón norteamericano, desembarcaron sus últimos tripulantes (con ellos hicimos gran amistad); a continuación, el Comandante Amat y León tomó el mando y la dotación peruana se embarcó. La primera guardia cubrió sus puestos e inmediatamente izó nuestro rojiblanco pabellón que ondeó majestuoso. Todos los peruanos allí congregados entonamos con fervor nuestro Himno Nacional. Desde aquel instante se le llamó oficialmente: B.A.P. Villar (DD-710) y para mí pasó a ser...¡Mi Primer Buque!

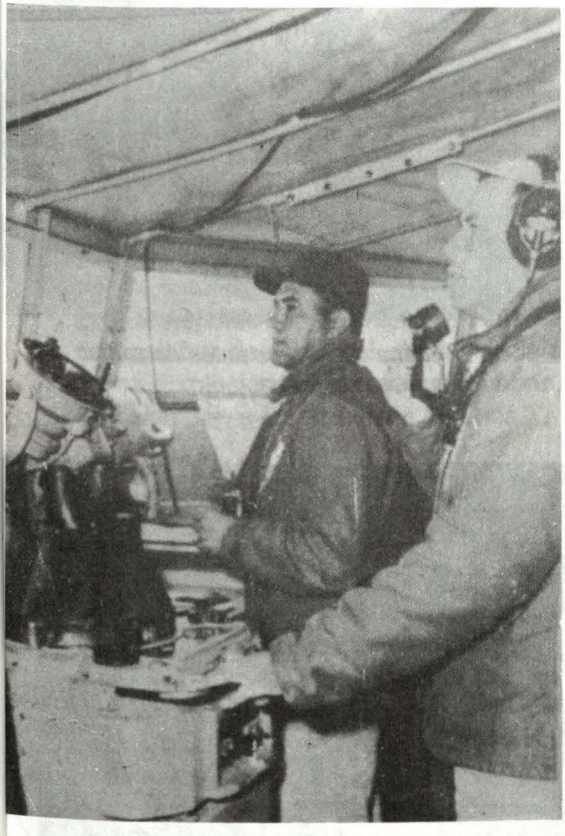
Durante el transcurso del mes siguiente, las salidas a la mar fueron a diario. Un buen día, como prueba de que el guerrero había despertado de su letargo, desarrolló bufando...¡hasta 37 nudos!, hizo vibrar como un gran terremoto toda su estructura y con ella a todos nosotros. Sentimos volar la quilla por sobre la superficie del mar, mientras que la popa, asentada, despedía una turbulenta estela espumosa y blanca que tardaba en desaparecer en el horizonte; sus turbinas parecían insufladas con el espíritu ardiente de su nueva tripulación.

Estas turbinas era dos, cobijadas en salas paralelas y acopladas para dos ejes. A los maquinistas que trabajaban allí les decíamos "topos", porque, como es característico en todos ellos, su labor la realizaban en las entrañas del buque, hasta donde se deslizaban tragados por angostos escotillones, que los recibían exhalando un vaho caliente y con un pronunciado tufo oleaginoso. Los que pertenecíamos a las divisiones de cubierta eventualmente llegábamos allí cuando necesitábamos secar con urgencia alguna prenda de vestir o nuestras gorras, que procurábamos llevar siempre impecables.

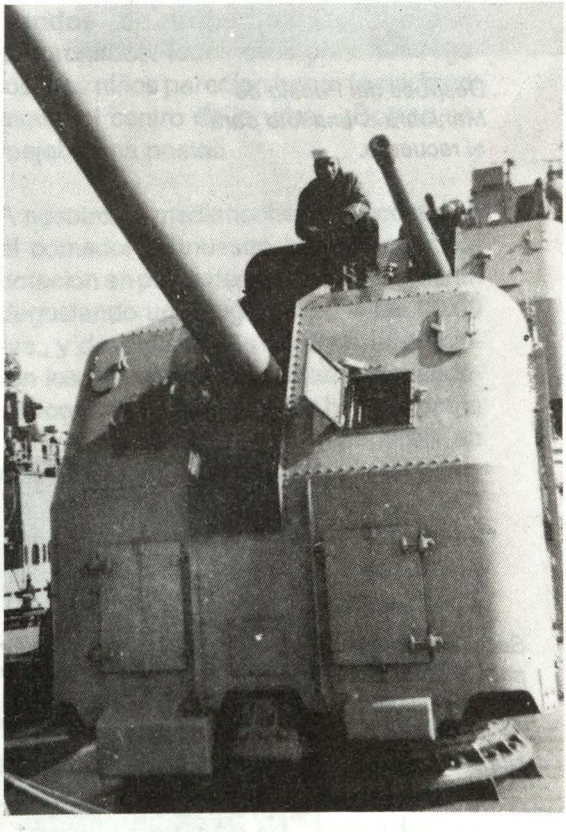
Cada sala de turbinas contaba con bebederos y cajitas de pastillas de sal a discre-



Confraternizando con los marinos de la U.S. Navy.



Nuestro Primer Comandante:
C. de F. Manuel Amat y León.



Montajes de 5"...alto poder de fuego.



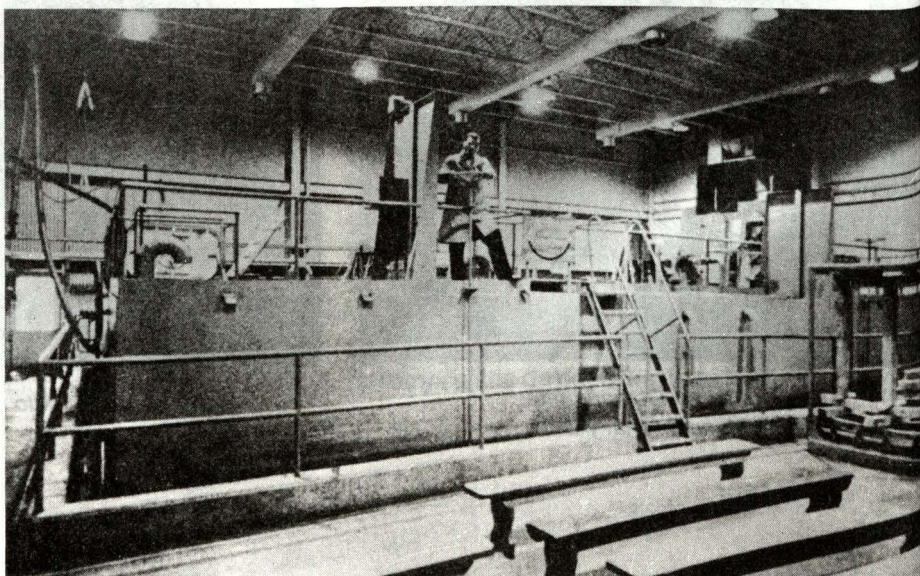
Después del Puesto de Maniobra... una foto para el recuerdo.



Ingresando a los muelles de Boston.



Faena de víveres antes de zarpar rumbo a la Patria.



Sección de buque para el entrenamiento de control de averías en Norfolk.

ción, contrarrestando así la deshidratación en este reducido infierno. Amo indiscutible de estos dominios era el Maestro de Primera -Maquinista José Abar R.-, quien, asimismo, ostentaba ser el tripulante de mayor antigüedad a bordo. El de menos antigüedad resultaba ser el marinero de segunda Antonio Ruiz Vera, quien, como varios de nosotros, contaba sólo con algunos meses de enrolado. ¿Qué será de estos entrañables compañeros?

Antiguos y menos antiguos nos confundíamos en cálida camaradería, en varias circunstancias; por ejemplo, en los días en que llegaba el correo; la entrega, que estaba a cargo del Maestro de Armas Isaías Paredes, se efectuaba en la hora de fajina junto a la torre 5-4, en popa. Allí, a grandes voces y con las cartas en alto, llamaba por sus apellidos a los destinatarios: ¡Barrientos! ¡Laguna!, ¡Tintaya!...; los nombrados se habrían paso y echaban a las misivas, apartándose hacia un rincón tranquilo a devorar las novedades llegadas de casa. Muchos hacían participar de estas noticias al resto de los amigos, festejando las buenas y brindando una palabra de aliento al que las recibía malas. Explosiones de alegría superaban, casi siempre, a los mutismos serenos.

Diciembre fue un mes duro. Con frecuencia los termómetros indicaban temperaturas de hasta 12 grados bajo cero en el área de la bahía de Chesapeake, donde operábamos. La silueta del buque-faro, anclado en las inmediaciones, se nos presentaba ya familiar al término de las operaciones. El atracar en el muelle al ocaso era una proeza, pues la ventisca sumada a la gran fluctuación de la marea hacía sumamente difícil la faena, pero nunca nadie se inmutaba. Los encargados de estas maniobras parecían conocerlas desde siempre y con voces precisas y acertadas indicaban cada movimiento... ¡Cobra!, ¡lasca!, ¡haz firme! Aquellas órdenes provenían de los maestros maniobristas Castro, Azcárate y Ramos, en proa, popa y centro, respectivamente; ellos no escatimaban en meterle manos a las espías cuando era necesario. La marinería escuchaba, accionaba y así aprendía el oficio, respetando al mar y cuidando a su buque. Este continuo período de entrenamiento en la mar se suspendió sólo en dos oportunidades: el 24 y el 31 de diciembre.

Al llegar la Navidad -¡aquella blanca Navidad!-, con mantos de nieve por doquier, vimos a la gente abarrotando las grandes tiendas de brillantes escaparates escarchados, todos ellos portando regalos. Los niños parecían haber tomado por asalto el centro de la urbe...¡Boston semejaba una posta!

A nosotros la medianoche nos encontró en el comedor de nuestro buque-hogar. La dotación en pleno departía animosamente degustando una frugal cena. A las 00.00 hrs., y después de los abrazos, aparecieron los cantores y sus guitarras llevándonos con sus voces y acordes hasta la patria lejana y, sin embargo, muy presente allí, en nuestro buque.

Para recibir el Año Nuevo más de uno se "perdió". Esa noche, en la roja penumbra de los sollados, el solitario cuartelero de guardia semejaba una vaga sombra rodando entre las cenefas vacías, contando los minutos para ser relevado.

En los primeros días del año nuevo nos despedimos del astillero y navegamos al Sur en demanda de nuestro nuevo destino:

Norfolk, en el estado de Virginia. Norfolk resultó ser una gigantesca Base Aeronaval. Allí conocimos los interminables muelles abarrotados de todo tipo de embarcaciones, desde humildes y rechonchos remolcadores hasta los enormes portaviones accionados por energía nuclear. En el cielo, ordenados enjambres de aviones dibujaban las más caprichosas serpentinas con los vapores y gases expelidos por sus toberas a gran altura.

Iniciamos aquí otro período de operaciones en la mar, con diversas condiciones de tiempo. En una ocasión encontramos grandes costras de hielo cubriendo la superficie del mar hasta donde alcanzaba la vista. Felizmente contábamos con la ropa de abrigo apropiada. Al retornar al puerto lo hacíamos generalmente con las primeras sombras de la noche, y nos cobijábamos en la quietud del muelle.

Una noche no hubo tal quietud, pues mucho después del toque de silencio, y cuando ya dormíamos enfundados en nuestras literas, escuchamos entre sueños los estridentes sonidos de la alarma que nos convocaba a una emergencia. Mas no era sueño; se trataba de un inesperado zafarrancho para el personal de Lucha Contra Incendio. En unos segundos dejamos la modorra de lado y toda la dotación, involucrada o no en el ejercicio, corría a sus puestos. Los brigadistas tendían mangas a lo largo de la cubierta; otros, hachas en ristre, se movilizaban presurosos; enfermeros y camilleros cargaban sus bartulos; los telefonistas verificaban sus líneas; más allá, las bombas portátiles de achique traqueaban al ser lanzadas.

Cuando todo el mundo estuvo en su puesto en el tiempo estipulado, se evaluaron los resultados y se dio por finalizado el entrenamiento, instándonos sin embargo a reducir dicho tiempo la próxima vez. Regresamos a la tibieza de nuestros sollados mascullando contra el frío y la humedad que se presentaban cuando menos se les esperaba, aunque pensando también que eso era lo usual para un marinero.

Finalmente, a mediados de marzo, después del aprovisionamiento de petróleo y de víveres, zarpamos con rumbo a nuestra patria, el Perú, vía Panamá. En la recalada que por unas horas hiciéramos en la isla de Lobos de Afuera, fue echada al agua una balsilla con dos tripulantes, ambos premunidos de pintura y rodillos para retocar y desmanchar lo necesario desde la línea de flotación hasta la borda. Desde allí, casi al ras del agua, debió apreciarse más gallarda la figura de "mi buque", con su gran 7-1 pintado en las dos amuras y la cuchilla de su roda reluciente y amenazadora, como espada desenvainada, a disposición de los intereses nacionales. Al aproximarnos al Callao, el Cabezo de San Lorenzo se perfiló con su familiar imagen. Minutos después la estridencia de las sirenas de los buques mercantes y de los de nuestra Marina de Guerra, surtos en la bahía, anunciaban la incorporación de una nueva unidad para la Escuadra Peruana.

En esta ocasión el muelle bullía con la presencia de nuestros familiares; los bronces de la banda de músicos refulgían al sol, y mi buque lucía flamante empavezado.

Luego de los discursos de estilo se confundieron, en efusivos abrazos, padres, esposas, hijos y amigos, después de cinco meses de separación física. Eran las 10:00 hrs. del día 26 de marzo de 1961.