¡Zarpar en plan de lucha y regresar sanos, pero frustados!

Manuel Gonzales Corcuera

¿Sabe el lector que nuestra gloriosa Marina de Guerra del Perú, en el periodo comprendido entre 1933 a 1954, tuvo en su flota dos destructores estonianos? Efectivamente, ellos fueron el B.A.P. *Guise* y el B.A.P. *Villar,* que en sus 21 años de servicios se constituyeron en excelentes escuelas flotantes para actuar en las más diversas circunstancias, logicamente con sus excepciones.

Ambos, los adquirieron en 1933 –ante el inminente conflicto con Colombia–, durante el gobierno del general de división Óscar R. Benavides y siendo ministro de Marina, el Dr. Luis A. Flores. Su costo fue de 210.000 libras esterlinas. Fueron sus primeros comandantes, del B.A.P. *Villar* y del B.A.P. *Guise*, los capitanes de fragata Grimaldo Bravo Arenas y Federico Díaz Dulanto, respectivamente, en tanto que el jefe de la división fue el capitán de navío Tomas Pizarro.

El afirmado del pabellón en los dos casos fue el 24 de agosto de 1933 en el puerto Tallin, Estonia, desde donde partieron con destino a Iquitos para actuar en el conflicto con Colombia. Restablecida la normalidad en las relaciones con aquel país, los destructores zarparon rumbo al Callao, a donde arribaron el 5 de julio de 1934.

El B.A.P. *Villar* fue, en la marina rusa, el S*partak* y tomó parte en la Primera Guerra Mundial; luego, en honor a un héroe ruso lo llamaron *Mikla Makley* y entre 1928 y 1930 participó en la Revolución Rusa. Al ser transferido a la marina de Estonia lo rebautizaron como *Wanbola.* Adquirido por el Perú, recibió su nombre en honor a nuestro ilustre marino, vencedor en el combate de Abtao.

El B.A.P. *Villar* era un destructor de 1,150 toneladas de desplazamiento, 96 metros de eslora, 9.30 metros de manga y 3.70 metros de calado. Tenía dos turbinas Aeg-Curtis, una por eje, y seis calderas Vulkum, que proporcionaban una potencia total de 32,000 HP para desarrollar una velocidad máxima de 30 nudos y una velocidad económica de 15. Su radio de acción era de 2,500 millas y su armamento estaba constituido por cuatro cañones Oboukov de 4" (101.6mm), instalados dos en proa y dos en popa; dos cañones antiaéreos Madsen de 20mm y nueve tubos lanzatorpedos. La dotación estaba integrada por 12 oficiales y 130 tripulantes. Su construcción y disposición estaba prevista para navegar en climas fríos, de allí que cuando operaba en las aguas norteñas peruanas, el personal sufría de un calor insoportable debido a que las cubiertas metálicas, sin aislamiento alguno, se comportaban como verdaderas planchas calientes que achicharraban a quienes estaban bajo ellas.

Ahora a lo anecdótico. Talara era el puerto designado para abastecer de combustible a los buques aliados en la Segunda Guerra Mundial. Diariamente, enormes petroleros arribaban a tomar su cargamento en las instalaciones portuarias administradas por la entonces International Petroleum Company, que mantenía a la población peruana claramente separada del lado exclusivo estadounidense. Esa odiosa discriminación, en nuestro propio territorio, nos indignaba y era motivo de permanentes reclamos.

Al regresar de cada patrullaje, los oficiales y tripulantes en condición de franco paseaban por las calles de Talara, visitaban el Club Peruano y el Comisariato (tienda de la IPC, en donde vendían artículos importados a precios bastante cómodos), asistían al cine o al hotel 'Royal', a charlotear y bailar con algunas amigas contemporáneas, o a los restaurante del puerto a comer un apetitoso 'bistec de mero' o de 'ojo de uva', con su correspondiente 'arrocito del norte'.

En cuanto a la seguridad, los estadounidenses establecieron sus planes de evacuación de la ciudad en caso de emergencia, como podía ser una invasión o un ataque armado de parte de los japoneses, entonces sus enemigos.

Pues bien, eran como las tres de la tarde, de un cierto día de marzo de 1944, cuando el piloto de un avión Panagra –compañía estadounidense de aquellos tiempos–, durante su retorno de Panamá, reportó su posición (latitud y longitud) y el avistamiento de lo que en su opinión eran tres submarinos japoneses con rumbo a Talara. ¡Para qué les cuento el barullo que armó tan temida noticia! ¿Se imaginan el alboroto que se formó en el pueblo? Se dieron las señales de alarma y los autos con las familias estadounidenses comenzaron a evacuar la ciudad en forma ordenada, pero acelerada. Se vivía un clima de enorme tensión.

Coincidieron esos momentos, con el hecho de que el B.A.P. *Villar* estaba amarrado al muelle de petróleo para reabastecerse de combustible, agua y víveres. Ante la emergencia, dio toques de sirena a fin de que su personal franco retornara al buque. Todos acudieron de inmediato a bordo, con el corazón en la boca. Una vez completa la dotación, los oficiales fueron convocados a la cámara. No sé de dónde ni de quién, pero salió a relucir una botella de champaña que descorcharon rápidamente y sirvieron en vasos, ya que la premura no daba lugar a demoras en sacar las copas. El comandante lanzó una arenga en el brindis: ¡"Todos a seguir el ejemplo de Grau"; luchar hasta morir! Era la consigna.

"Puesto de maniobra"... El B.A.P. *Villar* desatracó del muelle y raudamente puso proa a 310 grados y velocidad de 20 nudos, para llegar a la zona señalada por el piloto de Panagra. Ordenaron "zafarrancho de combate"... ¡Esta vez, era de verdad! Las dotaciones en sus puestos, de las santabárbaras pronto comenzaron a asomar los brillantes proyectiles, los apuntadores; ronzaban los cañones en la dirección en que podrían encontrar al supuesto blanco, tratando de contrarrestar, con hábiles movimientos de las volantes, el balance y el cabeceo. En el puente, a cada oficial les asignaron sectores de observación con sus prismáticos, listos para avisar la aparición de algún periscopio. El clima que se vivía era de profunda concentración; los ojos parecían salirse de los prismáticos... El deseo de combatir y destruir al submarino enemigo producía el más profundo silencio; que se escuchaba hasta el vuelo de una mosca.

De pronto, irrumpió un ruido que delataba a alguien subiendo de prisa la escala del puente. Era el alférez Jorge Lazarte, quien se cuadró y saludó marcialmente al comandante y a todo pulmón le espetó "comandante... anclas listas". La sorpresa fue general, pues navegaban en alta mar. El comandante, intrigado, le preguntó: "¿para qué las anclas listas? A lo que el alférez Lazarte –reconocido palomilla y muy ocurrente–, con la mayor naturalidad y voz fuerte, le contestó: "señor, como no tenemos nada que lanzarle al submarino, entonces usted se coloca encima de él y me grita 'top', entonces yo le largo las dos anclas encima... ¡cuando menos los asustamos!

Para qué les cuento la respuesta del comandante: "¡alférez Lazarte, vaya a su camarote, está arrestado!", orden que dicho oficial, siempre sonriente, cumplió. Ya se imaginarán los comentarios, las risas de la tripulación, las habladurías y bromas sobre lo ocurrido que terminaron disipando las tensiones y los temores.

El alférez Lazarte tenía razón y todos comprendimos lo indefenso que resultaba nuestro inerme buque ante esa situación. Así lo comprendió, también, el comandante, quien, sonriendo, dispuso caer al rumbo recomendado por el jefe de navegación para retornar al fondeadero, en Talara a una velocidad normal de 15 nudos.

Corolario. El alto mando naval, al enterarse de lo sucedido –apostaría que también festejó la anécdota del alférez Lazarte–, afrontó la realidad, y ordenó que el B.A.P *Villar* regresara al Callao, y que en el Arsenal Naval, le colocaran dos mesas lanza cargas de profundidad de espoletas graduables a mano. Tiempo después, en dique, le instalaron un sonar de la época, con el que los operadores se ejercitaron en operaciones de detección y calificación de ecos con efecto Dopler. Es así, como se inicia a las 'patadas', el aprendizaje técnico sobre la guerra antisubmarina. ⚓