A 50 años de la llegada del B.A.P. "Grau"



CALM. EDMUNDO GUZMÁN LANFRANCO



El 31 de enero de este año se cumplieron 50 años de la llegada al Callao del Crucero Ligero "Grau", que reemplazó al viejo buque del mismo nombre construido en 1906 y que prestó servicios en nuestra Escuadra por más de 50 años.

El ex H.M.S. "Newfoundland" —nombre original de la nave adquirida hace cinco décadas— fue adquirido a la *Royal Navy* del Imperio Británico como resultado de exitosas y expeditivas negociaciones. Esta importante efeméride en nuestra historia naval no ha pasado desapercibida. La llegada de esta poderosa unidad marcó un hito trascendental en nuestra Escuadra, tanto en el aspecto tecnológico como operativo. En esa época disponíamos de seis unidades de superficie antisubmarinas de escaso valor militar.

Planes, negociaciones y decisiones

En 1958, siendo Presidente de la República el Dr. Manuel Prado y Ugarteche y Ministro de Marina el Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb, se trazó como objetivo reforzar nuestro poder naval con nuevas adquisiciones. En esos días

fue importante la movilización que hizo la Asociación Nacional Pro-Marina a través de una colecta a nivel nacional, la cual contó con el apoyo del "Decano de la prensa nacional": el diario "El Comercio".

Se efectuaron los estudios necesarios por el Alto Mando Naval y fue aprobado en forma unánime y con conocimiento del Presidente de la República, que en el menor tiempo posible se adquirieran nuevas unidades de superficie, de segunda mano y en las mejores condiciones posibles. Uno de los países de interés para estas adquisiciones fue Gran Bretaña. Aceptada la venta se firmó la Resolución Suprema Nº 306, de fecha 20 de octubre de 1959, en que se designaba la Primera Dotación de Oficiales del futuro segundo B.A.P. "Grau":

- C. de N. Federico Salmón de la Jara – Comandante.
- C. de F. Óscar Cuadros Muñoz – Segundo Comandante.
- C. de F. Melitón Carvajal Pareja – Jefe del Departamento de Operaciones.
- C. de F. Rafael Durán Rey – Jefe del Departamento de Ingeniería.
- C. de F. Isaías Paredes Arana – Jefe del Departamento de Armamento.
- C. de F. Tomás Pizarro Dávila – Jefe del Departamento de Electricidad.
- C. de C. Francisco Mariátegui Angulo – Jefe del Dpto. de Construcción y Control de Averías.
- C. de C. Miguel Pérez Carmelino – Jefe del Departamento de Administración.
- C. de C. Alfredo Parodi Galliani – Oficial de la 1ra. División de Ingeniería.
- C. de C. Antonio Forcelledo Demutti – Oficial de Navegación.
- C. de C. (SN) Germán Balarezo Barrio – Jefe del Departamento de Sanidad.
- Tte .1ro. Augusto Pérez Del Solar – Oficial de la 2da. División de Ingeniería.
- Tte. 1ro. Felipe Sologuren Larrabure – Oficial de la División de Electrónica.
- Tte. 1ro. Alfonso Castillo Jordán – Oficial de la División Electrónica.
- Tte. 1ro. Jorge Telaya Hidalgo – Oficial de la 1ra. División de Armamento.
- Tte. 1ro. Edgardo Torres Mendiola – Oficial de la 3ra. División de Armamento.
- Tte. 2do. Óscar Jahnsen Raygada – Jefe de la 3ra. División de Ingeniería.
- Tte. 2do. Gustavo Karr Burga – Oficial de la 2da. División de Armamento.
- Tte. 2do. Emilio Barrón Domínguez – Oficial de la 1ra. División de Ingeniería.

- A. de F. Alejandro Martínez Frisancho – Oficial de Comunicaciones.
- A. de F. Emilio Levaggi Aste – Oficial de la 2da. División de Armamento.
- A. de F. Pedro Gálvez Estremadoyro – Oficial de Construcción.
- A. de F. Edmundo Guzmán Lanfranco – Oficial de Operaciones.
- A. de F. Benjamín Rengifo García – Oficial de la 1ra. División de Ingeniería.
- A. de F. Jorge Saz Pegorari – Oficial de la 1ra. División de Armamento.

Indudablemente este buque sería la unidad más poderosa y moderna que nuestro país recibió. Además de los 25 oficiales designados viajarían 234 tripulantes de diferentes especialidades y grados, siendo la dotación en tiempo de paz de 60 oficiales y 800 tripulantes. El Gobierno pagaría por el buque la suma de 1'150,000 libras esterlinas, que incluían un contrato con la firma *John Thornycroft And Co.*, quienes se ocuparían de la planta propulsora, sistemas auxiliares, eléctricos y electrónicos. El buque estaba en la reserva e inactivo desde cinco meses atrás.



Oficiales de la primera dotación con el Presidente Manuel Prado y Ugarteche en Palacio de Gobierno. (Foto del autor).

Se decidió que los 25 oficiales y 234 tripulantes, viajaran por vía aérea en cuatro grupos; el primero partiría el 30 de octubre y el último el 21 de noviembre. Se alquilaron cuatro vuelos exclusivos de la compañía holandesa *KLM* y el itinerario sería Lima-Curazao-Bermudas-Azores-Lisboa y Londres. El viaje tomó 37 horas en total, a una velocidad de 249 millas náuticas por hora y a una altura de 10,500 pies. En esa época todavía no eran muy comunes los vuelos en aviones tipo Jet.

El buque H.M.S. "Newfoundland" perteneció a la clase de Cruceros FIJI, su quilla fue puesta en gradas en el astillero "Swan Hunter and Wighman Richardson de Wallensend on Tyne", el 9 de noviembre de 1939. Fue lanzado el 19 de diciembre de 1941 y entregado el 11 de enero de 1943.

Otras de sus características eran: eslora máxima era de 555 pies, propulsión de turbinas a vapor, potencia de 72,500 SHP, cuatro ejes y velocidad de 31 nudos, capacidad de petróleo de 1,620 toneladas, artillería principal tres torres triples

de seis pulgadas. Desplazamiento estándar de 8,800 toneladas, a máxima capacidad de 11,100 toneladas. Inicialmente tuvo dos montajes triples lanzadores de torpedos a babor y estribor de 21 pulgadas de diámetro, que fueron retirados en el año 1952.

Entre febrero de 1951 a octubre 1952 fue modernizado y realizó un recorrido general de equipos; se reemplazaron dos mástiles trípodes por los de tipo celosía, se transformó por completo el puente de comando y se instalaron los radares que nosotros recibiríamos: 960 (aéreo), 277Q (aéreo de altura), 293Q (exploración de superficie) y 978 DECCA de navegación.

Los directores de tiro fueron reemplazados y se eliminaron los tubos lanzatorpedos. En estos espacios, en las bandas de estribor y babor, en 1960 el SIMA instaló dos grupos electrógenos *General Motors*, que en puerto cubrían los servicios esenciales.

Finalmente, el HMS "Newfoundland", luego de estar asignado con base en Hong Kong, fue estacionado en 1957 en Singapur, de donde hizo su viaje final en la *Royal Navy*, llegando a Portsmouth el 24 de junio de 1959. El 29 del mismo mes fue pasado a la situación de reserva, aunque su destino no terminaría allí, pues al cabo de pocos meses una dotación de oficiales y tripulantes de la Marina de Guerra del Perú, el 2 de noviembre de 1959, se embarcaría en él.



H.M.S. "Newfoundland" en maniobra de ingreso a puerto. (Foto del autor).

La estadía en Inglaterra: 31 de octubre de 1959 al 8 de enero de 1960

Llegamos en un crudo invierno. Portsmouth está en latitud 51 Norte. Amanecía después de las 0800 y atardecía a eso de las 1600. Haré algunos esfuerzos de memoria, pues 50 años no han pasado en vano. Me ayudaré preguntando a mis compañeros de dotación y sé que tendré que desempolvar apuntes, recortes periodísticos, vivencias propias y, cómo no, alguna bibliografía disponible y específica.

"A todos los que vimos por primera vez el buque, nos impresionaron su tamaño y aspecto imponente".

A partir de la primera semana de noviembre, con la llegada del primer grupo de la primera dotación a Portsmouth y la primera visita al H.M.S. "Newfounland", que se encontraba amarrado a muelle en dicho puerto, en condición de reserva, este buque comenzó a cobrar vida nuevamente y muy pronto otro sería su destino. En efecto, el entonces buque confinado a la reserva cambiaría su situación, convirtiéndose en una unidad de combate operativa en una Marina completamente diferente, pero a la vez pujante, con mucho patriotismo y deseos de progresar.

En muy poco tiempo, un equipo altamente motivado de 25 oficiales y 234 tripulantes de la Marina de Guerra del Perú, apoyados por técnicos de la Industria Naval Británica y oficiales y tripulantes de la Royal Navy, comenzarían a afrontar el enorme desafío de implementar un buque con todos sus servicios, reactivando sistemas de propulsión, auxiliares, artillería, sensores electrónicos, equipos de comunicaciones y seguridad.

A todos los que vimos por primera vez el buque, nos impresionaron su tamaño y aspecto imponente. De acuerdo a su condición estaba prácticamente sellado, sus compartimentos cerrados, a oscuras, sin energía eléctrica y todos los sistemas exteriores cubiertos con lonas oscuras. Se escuchó decir al Comandante Salmón: "Este es un gigante dormido" y al Segundo Comandante, el Capitán de Fragata Óscar Cuadros Muñoz: "¿Y ahora cómo manejamos esto?".

El Comandante del buque, cuando entró por primera vez a su camarote, que estaba ubicado en la popa, vio un ramo de flores artificiales sobre la chimenea. Las flores tenían una tarjeta escrita por un tripulante filipino de la úl-

tima dotación y el mensaje decía que esas flores eran para el futuro nuevo Comandante del "Newfoundland", que vendría desde muy lejos, y que el buque volvería a navegar. Fue profeta. El Comandante Salmón conservó esas flores. Las vi muchas veces en la cámara.



Escudo del H.M.S. "Newfoundland".

Hasta entonces nunca había conocido un buque de guerra tan grande. Estaba en mi segundo año como Alférez de Fragata y era mi primer viaje a Europa. Muchas veces me perdía para llegar al centro de información de combate, al que ellos lo llamaban B.O.R. (Bridge operation room). El buque tenía muchos carteles con un plan adecuado que decía "You are here", cosa que me ayudó a que poco a poco me fuese aprendiendo la ruta. Además, no había literas en los sollados para el personal; se empleaba más bien el antiguo sistema de coys (hamacas). En el Callao, estas habían sido reemplazadas por literas.

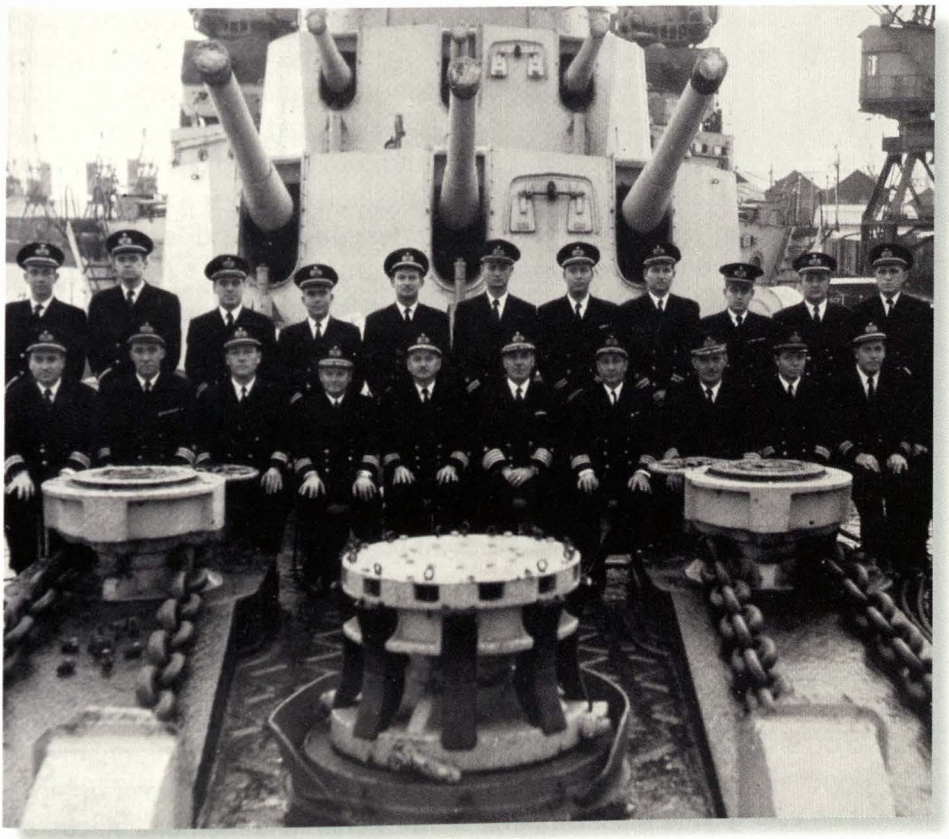
Pocos días pasamos en Portsmouth. Había premura y, sin temor a equivocarme, alrededor del 5 o 6 de noviembre, llevaron en remolque nuestro buque a los muelles de los astilleros de la firma *John I. Thornycroft and Co.* Según los acuerdos con la Royal Navy, desde el inicio de nuestra estadía hasta el final, se asignó al Capitán de Corbeta A. J. Finch al mando de diez técnicos en las diferentes especialidades como asesores permanentes. El trayecto a Southampton fue corto, quedaba a pocas millas.

En el puerto de Southampton

Sin demora empezamos en este puerto los trabajos de reacondicionamiento previstos y los correspondientes a la firma *Vickers-Armtrong.* Todo esto se dio a un ritmo acelerado, hasta que después de las pruebas en muelle zarpamos para las pruebas en el mar, el 17 de diciembre de 1959. Con el paso de los días fuimos dominando el material a nuestro cargo. Asimismo, ya se encontraban muy avanzadas las negociaciones para la adquisición del segundo crucero H.M.S. "Ceylon", que llevaría el nombre de B.A.P. "Bolognesi", que por entonces

estaba en actividad. El "Ceylon" había concluido su despliegue en el lejano Oriente y estaba navegando de regreso a Inglaterra para pasar a la condición de reserva. El Gobierno peruano se veía precisado a tomar una pronta decisión de aceptación para la adquisición de dicha unidad.

La orden no se hizo esperar. Se indicaba que durante la navegación por el Mar Rojo, el Canal de Suez, el Mediterráneo, hasta llegar a la Isla de Malta, cerca de Italia, debían inspeccionar a fondo el buque y emitir un informe sobre su condición y la conveniencia o no de adquirirlo. Todo se cumplió de acuerdo a lo previsto. En las cercanías de Malta los alcanzó un buque, que mar adentro proporcionó petróleo al "Ceylon". Al final de la maniobra se realizó una transferencia de personal y nuestros dos oficiales fueron embarcados en el buque, que los dejó en Malta. Después de 12 días estuvieron de regreso en Southampton con un informe favorable, que sirvió para decidir la compra sin demora.



Primera dotación en visita al H.M.S. "Southamptom". (Foto del autor).

Pruebas en la mar

El día jueves 17 de diciembre de 1959 se emitió el Plan del día Nº 1, donde se precisaban actividades a realizar en nuestra primera salida a la mar. Al zarpar de Southampton se advertía que en el Canal Inglés encontraríamos mar gruesa; los cambios de velocidades fueron graduales.

Se realizó cambio de gobierno a popa y la más importante fue la prueba a máxima potencia con una mar gruesa en proa, en la que alcanzamos más de 29 nudos, propulsando con los cuatro ejes. Un grupo de oficiales que estábamos en el Puente Alto de Comando, veíamos cómo el buque se encabuzaba hasta la primera torre de la batería principal y en ocasiones el agua nos salpicaba. Aquello fue impresionante e inolvidable.

En Operaciones se probaron todos los sistemas de comunicaciones y el radiogoniómetro; en el Centro de Información de Combate (B.O.R.) se realizaron ejercicios de ploteo, transferencias de control de los transmisores y receptores de todas las gamas VHF, UHF y HF. Disponíamos de varias estaciones de radio y la capacidad de comunicaciones cubría sin dificultad las líneas tácticas de superficie y aérea, así como buque-tierra, tanto como unidad táctica individual como buque insignia. Todas estas pruebas se pudieron llevar a cabo con una reducida dotación. Había que multiplicarse durante los dos días que duraron las pruebas en el buque. Al día siguiente regresamos a puerto y con gran optimismo amarramos a muelle en la Base Naval de Portsmouth.

A los pocos días salimos nuevamente con el propósito de probar en forma efectiva los nueve cañones de seis pulgadas, que eran toda una novedad para nuestros artilleros. La velocidad de fuego, con una dotación eficiente, podía alcanzar los seis tiros por minuto, según escuché a los artilleros.

Estadía en Portsmouth

Terminadas las pruebas, pasamos las fechas navideñas en puerto. Aún faltaba un par de semanas para el viaje de retorno al Callao. El tiempo que nos quedaba lo emplearíamos en subsanar las fallas encontradas, continuar con el conocimiento de los sistemas del buque, preparar la ceremonia de comisionamiento y la logística para un viaje de 23 días. Algunas vivencias de nuestra permanencia en esta gigantesca base naval se me vienen a la memoria. Recuerdo, por ejemplo, que asistimos a una Escuela de la Royal Navy cerca de la base,

cuyo nombre era H.M.S. "Driad", y que parecía un antiguo castillo. Teníamos como fin reforzar nuestro conocimiento sobre los radares 293Q (exploración de superficie) DECCA 978 (de navegación) 277 Q (radar para detectar alturas de blancos aéreos) y el 960 de exploración aérea a gran distancia.

En la Base, y muy cerca de nuestro amarradero, se encontraba en un dique el legendario buque del gran Almirante Nelson, el H.M.S. "Victory", construido en el año 1765 a un costo de 57,748 libras esterlinas. La histórica nave desplazaba 2,162 toneladas, eslora de 226 pies y 52 pies de manga; asimismo, disponía de 100 cañones en tres cubiertas y estaba clasificado como Buque de Primera Línea.



Una mirada al H.M.S. "Victory". (Foto del autor).

La tripulación de esta emblemática nave estaba compuesta por 850 hombres. Nosotros no podíamos desaprovechar la ocasión de visitarlo, y en verdad fue un deleite pasar unas horas a bordo de tan histórico buque. Algo que cautivó nuestra atención fue el ambiente donde murió Nelson, el cual está claramente indicado. Aquello ocurrió en la Batalla de Trafalgar, el 21 de octubre de 1805. Hay algo más que no olvidaré y fue la señal con banderas que izó Nelson antes de la batalla: muy corta y lacónica, pero que encerraba el significado del espíritu del líder arengando a quienes lo seguirían en el sacrificio hacia la victoria: "Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber"; esta señal ha quedado escrita para la historia y la posteridad.

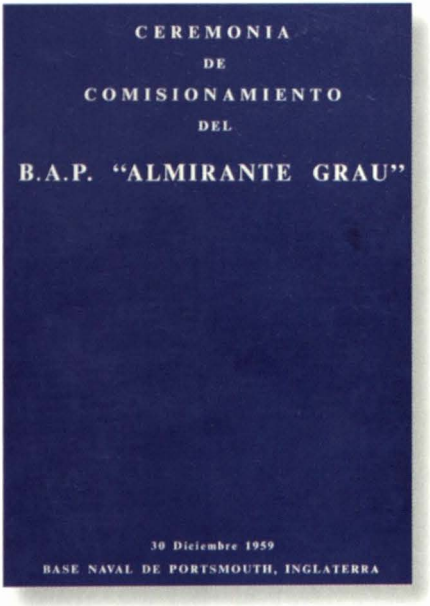
El célebre Almirante Nimitz envió al Almirante Spruance un mensaje en el que daba cuenta de "la necesidad de tomar riesgos calculados para infligir la mayor cantidad de daño al enemigo, sin arriesgar fuera de lo normal los Portaaviones"

(los U.S.S. "Hornet", "Enterprise" y "Yorktown"). Era como decir que había que tirarse al agua, pero tratando de no mojarse.

Los últimos días de diciembre arribó a la Base, en su último viaje como buque de la *Royal Navy*, el H.M.S. "Ceylon", futuro B.A.P. "Bolognesi" y gemelo de nuestro buque. Puesto que estuvimos muy cerca de él, lo pudimos apreciar. A los pocos días antes de nuestro comisionamiento llegó el primer grupo de la dotación de nuestro "gemelo", gran parte del cual recibió alojamiento a bordo, pues había espacio suficiente.

Todos nuestros eventos importantes fueron cubiertos ampliamente por toda la prensa nacional como noticias de primera plana y me permito recordar que el despliegue del diario "El Comercio" fue encomiable, demostrando un gran cariño por nuestra Institución.

El comisionamiento



El 31 de diciembre de 1959 el diario "El Comercio" en primera plana publicaba: "Emocionante ceremonia patriótica constituyó la entrega del Grau". Para la ocasión, muchos de los invitados habían llegado por tren desde Londres. Asistieron el Viceministro de la Marina del Reino Unido, Sir John Lang; el Comandante en Jefe de la Marina Británica en Portsmouth; el Almirante Sir Manley Power y su esposa, así como los Almirantes Durlacher, Hezlet, Grant y Hamilton, acompañados de sus esposas, además de otros Jefes de la Royal Navy. Todos ellos fueron recibidos a bordo por nuestro Embajador, Dr. Ricardo Rivera Schereiber y el Capitán de Navío Federico Salmón de la Jara, con los honores correspondientes.

La Banda completa de la Marina Real de Portsmouth, ataviada con vistosos uniformes ejecutó las marchas, honores e himnos nacionales; hubo elocuentes discursos y con la entrega del Libro del buque, se evidenciaba la entrega de la unidad. Y así termina una ceremonia que quedará grabada para siempre

en nuestras memorias. Estuvieron también presentes el Comandante del futuro B.A.P. "Bolognesi", con algunos de sus oficiales y tripulantes.



Ceremonia de comisionamiento del B.A.P. Grau. (Foto del autor).

Terminada la recepción en la Cámara de Oficiales, el Almirante Durlacher le manifestó al Comandante Salmón su deseo de visitar por última vez el Puente de Comando en compañía del último Comandante del Crucero, el Contralmirante Hezlet. Y mencionando el nombre del Gran Almirante Grau, cuya historia conocía bien, le dijo al Comandante Salmón con gran emoción: "Captain: you are given a Glorious name to a Gallant Ship".

El viaje de retorno al Callao

A 1400 horas del 8 de enero de 1960 zarpamos de Portsmouth. Una salva de saludo nos despidió y la tradicional señal: "Good speed". Así iniciamos un largo recorrido de 6,513 millas a una velocidad promedio de 15 nudos, durante 23 días, de los cuales seis fueron en puerto. Y aquí va un extracto de la narración:

Llegamos a Cristóbal el 25 de enero. Allí se embarcó una delegación de periodistas que el Alto Mando Naval invitó y que navegarían hasta el Callao. Ellos fueron Mario Saavedra de "El Comercio", Franklin Arteaga de "La Prensa", Augusto Rázuri de "La Crónica", Francisco Pardo de Zela de "Radio Nacional del Perú" y Guillermo Cortez Núñez de "Última Hora".

En el tramo de la navegación hacia el Callao, nuestro grupo de periodistas editó un periódico, del cual salieron cuatro números, y ello era un deleite para oficiales y tripulantes. Le pusieron por nombre "El Monitor" y el primer número apareció el 27 de enero de 1960, dando lugar al nacimiento de la publicación que hasta el día de hoy edita nuestra Institución.

Esta confraternidad entre marinos y periodistas constituye un invalorable

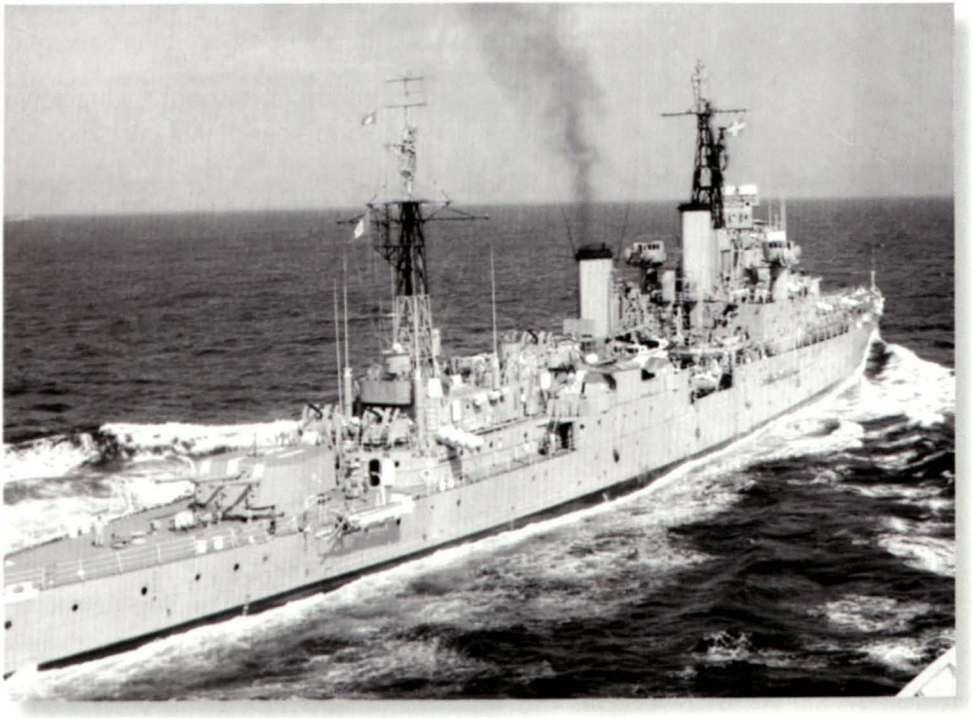
primer paso para el conocimiento más amplio de la vital y abnegada labor de los herederos de la gloria de Grau, a través del periodismo y de la radio.

Hasta ahora, lo confesamos hidalgamente, no teníamos idea cabal de lo que significa hacer navegar un buque y en cierto modo compartíamos la creencia general de que "los marinos tienen mucha suerte porque se pasan la vida paseando". ¡Qué distinta es la realidad! ... Desde el Comandante hasta el último marinero, todos sin excepción, nos están ofreciendo un brillante ejemplo de lo que puede la unión, la disciplina y el amor a una carrera noble y hermosa.

Si todo el Perú siguiera vuestro ejemplo, nuestro país estaría, como todos lo deseamos, a la vanguardia en la América Latina. Por eso, amigos marinos, os agradecemos el habernos mostrado en todas sus facetas vuestra admirable labor.

Mezcla de tristeza y de alegría hay en nosotros, los periodistas. Si bien compartimos la alegría de la llegada, para nosotros es el final de una experiencia inolvidable. Siempre recordaremos estos días pasados en el "Grau". Si ya admirábamos a la Armada, ahora hemos aprendido a quererla como algo muy nuestro.

Les agradecemos a todos y a cada uno de los oficiales y tripulantes, la co-



B.A.P. "Grau" navegando hacia el puerto del Callao. (Foto del autor).

operación que nos han brindado. Tengan la certeza de que son ampliamente correspondidas.

Al entrar a aguas peruanas se cursaron mensajes de saludo entre el Comandante del Buque y el Presidente de la República:

El Comandante Salmón, al ingresar a aguas peruanas, envió al Presidente de la República un mensaje de saludo y poco después recibió la respuesta. *"Señor Presidente de la República: al ingresar a aguas peruanas, iniciando la última etapa de la honrosa misión que se nos ha encomendado, presento a usted, señor Presidente, el respetuoso saludo del Comandante, jefes, oficiales y tripulantes del B.A.P. 'Almirante Grau'.*

Capitán de Navío Salmón de la Jara, Comandante B.A.P. 'Almirante Grau'".

La respuesta presidencial a este cordial saludo fue la siguiente:

"Capitán de Navío Salmón de Jara, Comandante B.A.P. 'Almirante Grau':

Agradezco y retorno expresivo saludo que usted, jefes, oficiales y tripulantes del B.A.P. 'Almirante Grau', me envían al ingresar a aguas peruanas. Buque Insignia de nuestra Armada, que mi Gobierno acaba de adquirir y cuyo arribo a nuestras costas me llena de emocionado patriotismo y será motivo de Júbilo Nacional".

Al fondear en la isla Lobos de Afuera se acercaron numerosas balsas y botes de pescadores de la zona, quedando impresionados con la figura de nuestro crucero. Finalmente zarpamos hacia Ancón, donde fondeamos en la noche del 30 de enero. A la mañana siguiente se embarcaron, el Presidente de la República, Dr. Manuel Prado Ugarteche, acompañado del Ministro de Marina, Vicealmirante Guillermo Tirado; el Comandante General de la Marina, Vicealmirante Juan Francisco Torres Matos; el Comandante General de la Escuadra, Contralmirante Gustave Mathey y las más altas autoridades navales, así como otras autoridades del Gobierno.

También se embarcó el único sobreviviente del glorioso Monitor "Huáscar", el Alférez de Fragata Elías Bonneimason. "Hoy es día de fiesta", dijo el Presidente Prado al llegar a bordo, en compañía del Comandante del buque. "Este es un día glorioso para el Perú".

A las 09:30 se zarpó hacia el Callao, adonde llegaríamos en dos horas. Era el día 31 de enero de 1960 y fuimos escoltados por los Destroyers de los B.A.P. "Castilla", "Aguirre" y "Rodríguez".

La llegada al Callao

Se calcula que nuestro arribo fue observado por una multitud de más de 200,000 personas. Una escuadrilla de nuestra Fuerza Aérea realizó sobre nosotros vuelos rasantes realmente impresionantes.

A las 11.07 el B.A.P. "Grau" hacía su ingreso a la Bahía del Callao. Decenas de yates y embarcaciones nos seguían, tocando sus sirenas; en los muelles del Arsenal Naval había una multitud impresionante.

La responsabilidad era muy grande. A bordo se encontraba el Presidente Constitucional de la República, Doctor Manuel Prado Ugarteche, además del Alto Mando Naval y toda la comitiva de autoridades, embarcadas horas antes en la bahía de Ancón.

Para beneplácito de la distinguida concurrencia, la maniobra resultó impecable y realmente marcó un hito, al no utilizarse ni prácticos ni remolcador alguno para amarrar a muelle.

Este hecho quedó perennizado en el diario "El Comercio". En los días siguientes a nuestra llegada fueron asignados al buque algunos oficiales y tripulantes para completar la dotación que correspondía. Latía a bordo un verdadero orgullo por nuestro buque, que se mantuvo con el paso de los años.



Maniobra de ingreso a la Base Naval del Callao. (Foto del autor).

Breve historia del B.A.P "Grau" en nuestra escuadra

A los pocos días de nuestro arribo, del 15 de febrero al 20 de marzo 1960 se realizó el primer crucero de verano del B.A.P. "Grau", embarcando cadetes navales. Sería el viaje inaugural del B.A.P. "Grau" al litoral peruano. A todos los puertos a los que se llegó acudieron muchos visitantes a bordo, para conocer de cerca el imponente crucero.

Este buque siguió su trayectoria en la Escuadra, participando en diversos cruceros de verano, ejercicios y operativos, así como operaciones "Unitas". El 16 de mayo de 1973, con motivo de la adquisición del tercer B.A.P. "Grau" a Holanda, se le cambia de nombre por "Quiñones" y pasa a la situación de baja el 2 de mayo de 1980, después de más de 20 años de prestar importantes servicios.



Significativo reencuentro de los Oficiales de la primera dotación del buque. (Foto del autor).

La celebración

El Vicealmirante Óscar Jahnsen Raygada organizó una sencilla, pero muy significativa, ceremonia el 27 de enero de este año 2010, para celebrar los 50 años de nuestra llegada como primera dotación del ex H.M.S. "Newfoundland", hoy B.A.P. "Grau". Asistieron como invitados el Comandante General de la Marina, Almirante Rolando Navarrete; el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Jorge de la Puente Ribeyro; el Comandante General de Operaciones Navales del Pacífico, Vicealmirante Carlos Chanduví Salazar, y 14 oficiales de la primera dotación, con nuestro recordado Comandante, el Contralmirante Federico Salmón de la Jara.

Estuvimos varias horas reunidos en el mismo ambiente de camaradería de hace 50 años. Se felicitó con anticipación al Almirante Salmón, que el 17 de febrero cumpliría 99 años de una vida plagada de logros y realizaciones valiosas.

Las anécdotas y vivencias que todos tuvimos no cesaron de contarse; se presentaron videos, fotografías y periódicos alusivos a nuestro "orgullo de buque". Finalmente tuvimos el almuerzo, en el que se pronunciaron elocuentes discursos por parte del Almirante Melitón Carvajal Pareja, que rememoró parte de la singladura de nuestra honrosa comisión.

Se le hicieron significativos presentes al Almirante Federico Salmón de la Jara y, como noble corolario, el Comandante General improvisó un sentido discurso, expresando sus sentimientos en forma espontánea, centrando sus ideas en la vida ejemplar del Almirante Salmón y su visión de lo que puede ser un Oficial de Marina. Recalcó los conceptos de mística que había apreciado, así como

también de lo que es cumplir una misión con éxito y el liderazgo demostrado por nuestro primer Comandante.

Finalmente, el Almirante Salmón agradeció el homenaje y con gran emoción concluyó expresando: "Marina de Guerra del Perú, ¡adelante a toda fuerza!".



Recordando anécdotas y vivencias. (Foto del autor).

Estas palabras reflejaron el pensamiento de un hombre comprometido de por vida con su Institución y su país. El diario "El Comercio" resaltó la importancia de esta efeméride en su edición del 3 de febrero último, publicando a página completa una reseña sobre la llegada al Callao del Crucero B.A.P. "Almirante Grau" (ex H.M.S "Newfoundland"). En los titulares se resaltaba: "Un Crucero con honor y gloria", "Nunca antes el Perú recibió con tanto fervor patriótico un Buque de Guerra", "Más de 300,000 personas se apostaron en el Callao hace medio siglo para contemplar el arribo del nuevo buque insignia de la Armada Peruana". Y para reflexionar, la autora de dicho artículo, Sulma Huarinaya, resaltó: "Vistazo al pasado. Lo mejor de nuestro archivo histórico para ponerle memoria a la coyuntura".

Bibliografía

- Instituto de Estudios Histórico-Marítimos (2007), "Federico Salmón de la Jara. Marino y Caballero ejemplar".
- Jack Sweetman (1997) *"The Great Admirals"*. Naval Institute Press.
- Janes Fighting Ships. 1969-1970.
- John Rodríguez Osti (2000). Cruceros.
- Revista de Marina. Noviembre-diciembre de 1994. H.M.S. *"Newfoundland"-B.A.P. "GRAU"*. Contralmirante Federico Salmón de la Jara.
- El "Monitor" (enero de 1960). *A bordo del B.A.P. "Grau"*.
- Recortes periodísticos: diciembre de 1959 y enero de 1960. "El Comercio", "La Prensa".
- Testimonio del Vicealmirante Rafael Durán Rey.

Muy pronto

1er. Concurso de Fotografía

Tu mejor oportunidad
para dar a conocer tu talento.

