H.M.S. 'NEWFOUNDLAND' B.A.P. 'ALMIRANTE GRAU'

30 de diciembre de 1959 ***"...a glorious name to a gallant ship"***

Contralmirante (r)
Federico Salmón de la Jara

Al excepcional equipo de Oficiales y Tripulantes que hicieron fácil una MISION inolvidable

Son muchos los oficiales de nuestra Marina que, durante el presente siglo, recibieron órdenes similares a ésta. La Historia Marítima del Perú consigna, a través de sus páginas, las directivas expedidas para trascendentales Misiones, más difíciles, cumplidas brillantemente durante el siglo pasado por hombres que nos marcaron la ruta del deber, en algunas circunstancias hasta el sacrificio. En todos los casos, estas misiones realizadas exitosamente, constituyen hermosa tradición.

A fines de la década del 50, nuestras Fuerzas Navales y en particular la Escuadra, en lo relativo a sus buques de superficie, atravesaban por un mal momento. Los viejos Cruceros *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi,* construidos en 1905 y ya sin ningún valor militar, después de medio siglo de esforzado servicio, habían sido dados de baja, al igual que los destructores *Almirante Guise* y *Almirante Villar,* adquiridos en Estonia en el año 1933, muy usados y en emergencia. Estas cuatro unidades, ya en los finales de su vida operativa, habían prestado valioso apoyo a la causa de la defensa del Continente, durante la Segunda Guerra Mundial, al mantener durante casi dos años, un intenso servicio de patrullaje de guerra en resguardo de la zona petrolífera de nuestra costa Norte, considerada área de importancia estratégica en el esfuerzo de los países aliados. En 1941, durante el conflicto con el Ecuador, estos mismos buques y los submarinos 'R', cumplieron similar tarea para el control del Teatro Marítimo de operaciones. Por lo tanto, nuestras fuerzas de superficie en el Pacífico, estaban limitadas a unidades

antisubmarinas, constituidas por los DE *Rodríguez, Castilla* y *Aguirre,* construidos en EE.UU. de N.A., las fragatas canadienses *Ferré* y *Palacios* y la *Teniente Gálvez,* adquirida en 1947 (Astilleros de Wisconsin, USA). Los seis buques, todos de segunda mano, sólo representaban una fuerza para el cumplimiento de operaciones destinadas a su tipo. Se disponía, sí, de una adecuada flotilla de submarinos integrada por los cuatro tipo 'R', reacondicionados en su astillero de origen en Groton, Connecticut, EE.UU. de N.A., y los cuatro tipo 'Sierra', incorporados al promediar la década del 50.

Transcurría el segundo gobierno del Dr. Manuel Prado Ugarteche y era Ministro de Marina el señor Vicealmirante Guillermo Tirado Lamb. Profesional de extraordinario dinamismo, fuerte personalidad y notable carisma, el Almirante Tirado se abocó desde el primer día de su ministerio a la muy difícil y complicada gestión de reforzar nuestro poder naval mediante la adquisición de buques de efectivo valor militar, debiendo, para ello, superar grandes problemas en el orden de política exterior, así como en los aspectos internos, financieros y limitaciones presupuestales. Existía, además, el problema de disponibilidad de personal de Oficiales y de especialistas subalternos en las clases de Maestros y Oficiales de Mar, ya que toda adquisición de buques de línea representaría fuerte demanda de nuevos cuadros en detrimento de las unidades en servicio. Contrariamente a esta situación, las Marinas de los otros países de Sudamérica habían, en los últimos años, incrementado notablemente su poderío mediante la adquisición de modernas unidades tipo Portaaviones, Destructores de línea, y los denominados 'Super destroyers' obtenidos en Inglaterra, Suecia, Italia y los EE.UU. de N.A.

Tradicionalmente y desde la puesta en servicio de los planes de Seguridad Mutua Continental y con ellos la Ley de Préstamos y Arriendos, la Marina Norteamericana se había constituido en nuestra sola fuente posible de adquisición de unidades navales. Sin embargo, la política del gobierno de Washington, de mantener prudencialmente un determinado equilibrio en el poder naval de los países en el subcontinente, hacia muy difícil obtener la ayuda y facilidades para la cesión de buques capitales o de mayor poder que las unidades tipo antisubmarinas. Ya unos años antes, un intento del Perú para iniciar negociaciones en Europa, había fracasado por la intervención del Departamento de Marina. Era, pues, indispensable neutralizar toda interferencia y así se expidieron directivas a nuestro Comisionado y Agregado Naval en Washington, Contralmirante Luis Edgardo Llosa G.P., quien desde el primer momento actuó con el celo y diplomacia en él característicos.

Era Embajador del Perú ante el gobierno de S.M. en Londres, el Dr. Ricardo Rivera Schreiber, diplomático de gran prestigio en Gran Bretaña y muy relacionado con las más altas personalidades políticas y autoridades del Almirantazgo, pues, además, era una distinguido 'Yachtman'. En el mundo diplomático y en los más altos

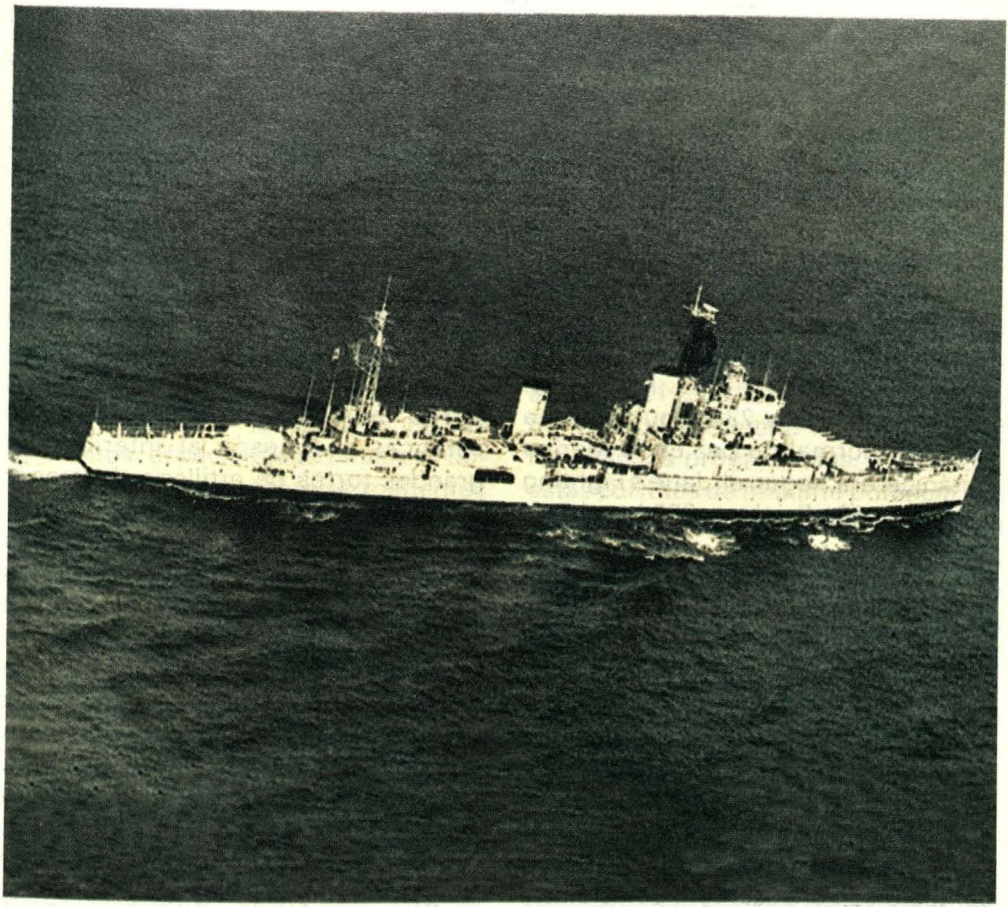
niveles de los gobiernos era conocida la versión de su alerta sobre el ataque a Pearl Harbor que dio inicio a la guerra de los Estados Unidos de Norteamérica contra el imperio del Japón. El embajador era también un versado admirador de las tradiciones navales y contaba con numerosos amigos entre los oficiales de Marina del Perú, a lo largo de diversos encuentros en los países donde prestó servicios en su destacada carrera diplomática. El Ministro de Marina, Vicealmirante Tirado,y el Comandante General, Contralmirante Juan F. Torres Matos, eran buenos y antiguos amigos de nuestro Embajador. No fue difícil, por lo tanto, hacerlo partícipe de las necesidades e intenciones del Ministerio de Marina en el sentido de intentar la adquisición de buques que pudiera poner en venta la Marina Británica. Se inició, de inmediato, un activo intercambio de correspondencia, de carácter secreto, encontrándose por parte del Embajador un extraordinario celo e interés patriótico ante las especificaciones emanadas desde Lima. Nuestra Embajada en Londres estaba integrada por otros dos destacadas diplomáticos, el Ministro Consejero Arturo García y García y el Segundo Secretario Hubert Wieland Alzamora; ambos culminaron una brillante carrera ocupando, años después, las más elevadas posiciones en Torre Tagle. Las funciones castrenses estaban a cargo de un prestigiado oficial de nuestra Fuerza Aérea, hoy Mayor General Teodomiro Gabilondo Urribari. Todos ellos aportaron su valiosa ayuda al común empeño.

La Marina inglesa, por razón de sus intereses marítimos en ultramar y muy antigua tradición, mantuvo siempre especial interés y preferencia por las unidades tipo Crucero, variando el tonelaje, clase y modelo de acuerdo con las áreas estratégicas y políticas determinadas por el Almirantazgo. En la edición del 'Jane's Fighting Ships' correspondiente al año 1959 figuraban hasta 15 Cruceros en servicio de distintas clases y años de construcción, tales como los de las clases *Tiger, Superb, Mauritious, Southhampton y Belfast.* Aparecían también dos cruceros de la clase *'Fiji'*, construidos en los años 1942 y 1942 en plena Segunda Guerra Mundial, los H.M.S. *Newfoundland* y *Ceylon* de 8,800 toneladas de desplazamiento. Este era, indudablemente, la clase y tipo de buque de mayor interés para nuestra Marina. Con indesmayable entusiasmo, el Ministro Tirado tomó la decisión de ir adelante con su política de lograr el fortalecimiento de nuestro débil poderío naval y de acuerdo con tal decisión acordó, con el Comandante General de Marina, poner en movimiento un rápido y agresivo plan para hacer realidad la adquisición de, por lo menos, uno de estos dos cruceros. El Jefe del Estado Mayor General de Marina, Contralmirante Carlos Monge Gordillo recibió la orden e instrucciones de viajar a Londres para establecer contacto con el Embajador Rivera Schreiber e iniciar a firme los tratamientos con el Almirantazgo, de acuerco con las gestiones preliminares ya realizadas por ambas partes. Debía también inspeccionar los buques disponibles para una posible venta, su condición, precio de compra, facilidades para el

pago, disponibilidad de repuestos, etc. Cumplida su misión, el Almirante Monge emitió su informe, recomendando la inmediata adquisición, de primera intención, del H.M.S. *Newfoundland,* de acuerdo con los primeros intentos de nuestro Embajador.

En Lima, el Estado Mayor General de Marina, bajo el mando del Sub Jefe, Capitán de Navío Jorge Luna Ferreccio y un destacado grupo de ocho Capitanes de Navío y Fragata integrantes de ese organismo, elaboró el 28 de setiembre de 1959 un excelente Estudio de Estado Mayor contemplando todos los factores a ser considerados: evaluación de poder, factor económico, factor personal, facilidades de mantenimiento y demás aspectos relacionados. Este estudio, por orden de la Comandancia General fue enviado al Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, Contralmirante Franklin Pease Olivera, quien dispuso que, bajo su presidencia, los miembros de la Planta Orgánica y los jefes alumnos estudiaran el problema materia del mencionado trabajo del Estado Mayor. Pocos días después fue emitido el informe del Director de la Escuela. Coincidía con el estudio de Estado Mayor, tanto en la enunciación, como en los factores relacionados, párrafo de la discusión, características generales, factores de poder y de debilidad, precio de compra, facilidades de pago ofrecidas por el Almirantazgo, etc. En su recomendación final, el Almirante Pease hacía notar que las condiciones del buque, su precio y facilidades de pago llevaban a considerar que nuestro país no sería el único interesado en su adquisición y que, si las negociaciones fracasaban, éste podría ser obtenido por otra Marina, particularmente de nuestro continente.

Asunto muy importante era, por cierto, la factibilidad de compra desde el punto de vista financiero y económico. Las rentas anuales obtenidas por las Leyes Especiales Nros. 11537 y 11495, obtenidas por la Marina años antes, en forma muy meritoria durante la gestión del Ministro Roque A. Saldías, permitían suponer que a partir del año 1961 se podría disponer del aval necesario para la adquisición. Este fue otro problema hábilmente manejado por el Ministro Tirado, el Primer Ministro y Ministro de Hacienda, don Pedro Beltrán Espantoso y nuestro Embajador en el Reino Unido, con la intervención del Banco Central de Reserva y el Midland Bank of London. El Presidente Prado, plenamente consciente de la importancia del plan presentado por la Marina, dio desde el primer momento su decidido y patriótico apoyo al Almirante Tirado. Por su parte, la Asociación Nacional Pro Marina, haciendo causa común con una iniciativa del General de División Antonio Luna Ferreccio, organizó una colecta nacional, que si bien por obvias razones no podía significar sustantivo aporte, representaría sí la noble reacción del pueblo peruano en favor de nuestra Marina. Para el efecto, se designó un Comité Coordinador Central, presidido por el Contralmirante Pedro Gálvez Velarde. Se emitió una serie de Bonos de Donación, respondiendo patrióticamente importantes empresas y personas naturales. Una vez más, Pro Marina, que a lo largo de un siglo de existencia ha demostrado su identificación con nuestra Armada, cerró



"...se recomendó la adquisición, de primera inteción, del H.M.S. Newfoundland..."*, después,en nuestra Marina, B.A.P.* Almirante Grau, *segunda nave en nuestras unidades navales con ese nombre y, además, Buque Insignia de la flota.*

filas con ella. Era su presidente el Capitán de Navío (r) Abraham de Rivero.(*)

En cumplimiento a la Orden de Viaje, el primer grupo constituido por el Jefe de la Comisión, dieciocho oficiales y cuarentiseis maestros y oficiales de mar, arribó a Londres el 31 de octubre, procediendo de inmediato al puerto de Portsmouth en la costa meridional de Inglaterra, ubicación de la Base Naval

(*) El diario "El Comercio", por expresa decisión de su director, don Luis Miró Quesada, recogió inmediatamente la iniciativa y con ejemplar entusiasmo auspició una activa campaña en favor de la colecta, fijada para el 8 de octubre. Dos mil quinientas damas, de diversas instituciones, salieron a las calles de Lima, Callao y balnearios para ofrecer a los transeúntes las escarapelas y banderines que identificaron a quienes contribuyeron a tan patriótico movimiento nacional.

del mismo nombre en uno de cuyos muelles se encontraba amarrado el H.M.S. *Newfoundland* (C.59). Los demás grupos de oficiales y personal subalterno, conforme el programa señalado, fueron llegando progresivamente. El día 22 de noviembre con la incorporación del grupo 'D' se completó la dotación de emergencia, designada para recibir, trabajar en el reacondicionamiento y tripular el buque en su viaje inicial al Perú. Fuimos en total: 25 oficiales y 234 tripulantes. La dotación normal de paz en la Marina Británica, era, según el 'Jane's Fighting Ships', de 60 oficiales y 800 hombres.

Simultáneamente con la designación del Jefe de la Comisión y de la tripulación del buque, la Superioridad Naval dispuso el nombramiento del Capitán de Fragata Luis Ernesto Vargas Caballero como Oficial de Enlace entre el Embajador de Gran Bretaña y el Jefe de la Comisión. Debía, el Comandante Vargas, permanecer en la Embajada de Londres y mantener permanente contacto con el suscrito. Fue éste otro acierto del alto mando, pues desde el primer día de su llegada, hasta la hora del zarpe, el Comandante Vargas Caballero con su reconocido equilibrio, capacidad profesional y conocimiento del medio desempeñó con la más alta eficacia la misión que le fuera encomendada. Era necesario tratar ante el Almirantazgo una serie de problemas relacionados con la transferencia del buque, que incluía su equipamiento, asesoría técnica del personal, adquisición de repuestos, municiones, etc. Una vez más, el destino y las vicisitudes del servicio nos juntaron en los trajines del mar.

El primer encuentro con el que iba a ser el próximo buque insignia de la Escuadra nos causó una impresión difícil de explicar. Era una mañana fría, sin la luz del sol en un cielo cubierto por la característica neblina inglesa, con un tiempo ligeramente lluvioso. Acompañados por un pequeño grupo de oficiales británicos, vimos al H.M.S. *Newfoundland* (C.59) acoderado en uno de los muelles de la gran Base Naval de Porstmouth. Sin energía eléctrica a bordo, cerradas todas sus puertas estancas y accesos al interior; las grandes torres de artillería de proa y popa, cañones antiaéreos, chimeneas, antenas de radar, directores y sistemas exteriores cubiertos con oscuras lonas y sin el menor signo de vida en sus cubiertas y puentes, daba la sensación de un gigante dormido. Desde el 29 de junio de 1959, cinco meses antes de nuestra llegada, había sido puesto en la condición de 'Extended reserve'. Comenzaba esa mañana la primera parte de nuestra misión: conocerlo, reacondicionarlo, equiparlo, aprender a operar sus instalaciones y sistemas, para después probarlo, primero en muelle, y después en la mar. Impresionaban sus dimensiones. Llamaba la atención la multitud de equipos, pantallas de radar, antenas, directores y demás instalaciones mostradas desde el exterior. Visto desde el muelle se agrandaba la altura de sus mástiles y la de su obra muerta, dado que el buque tenía todos sus tanques vacíos y sin el lastre de los equipos y accesorios moviles. Ya a bordo y recorriendo por primera vez los puentes, alto y de navegación, las cubiertas, las torres de artillería, los cientos de compartimentos y cada uno

de sus componentes, se acentuó la impresión, pero aún más, el estímulo para lograr el objetivo final: Su feliz arribo al Perú.

De acuerdo con los arreglos y convenios ya previstos, a partir del día siguiente se dio inicio a los trabajos de reacondicionamiento. Cuatro oficiales de The Royal Navy, al mando del Lt. Cdr. A. J. Finch, un correcto y digno oficial, típico representante de la vieja Marina Inglesa y 10 técnicos de las diferentes especialidades fueron designados como asesores permanentes a bordo. Se estableció rápidamente una leal y franca comprensión entre ellos y nosotros. Las reuniones en la Cámara de Oficiales, en las horas de fajina, tenían un sabor especial: les agradaba la comida peruana y les satisfacía que 'los tragos', si bien medidos, no fueran cargados a su cuenta ya que es una tradicional disposición de la Marina de Su Majestad, que todo gasto de ese tipo sea meticulosamente registrado en el 'drink's writing book', religiosamente controlado por el Segundo Comandante. Establecía el contrato que los trabajos de puesta en servicio del buque fueran realizados por la firma John I. Thornycroft & Co. en forma integral, incluyendo planta propulsora, sistemas auxiliares, sistemas eléctricos, electrónicos, etc., y para ello, tres días después, el buque fue remolcado desde Portsmouth hasta el puerto de Southampton, donde quedó amarrado a uno de los muelles de reparaciones de ese gran astillero. La artillería y sistemas de control serían puestas en servicio por la firma Vickers-Armstrongs, de vieja relación con la Marina peruana, y determinados trabajos especializados estarían a cargo de personal técnico de la Royal Navy. Durante cinco semanas, trabajando días y noches a un ritmo acelerado, oficiales y tripulaciones en esforzada competencia entre los distintos departamentos lograron alcanzar una meta nunca imaginada por la Marina inglesa. Después de las pruebas en muelle, en la mañana del 15 de diciembre, el buque se hizo a la mar, en aguas del English Channel, para, durante cuarentiocho horas, efectuar las pruebas programadas. Incluyeron éstas corridas de máxima potencia. En extremas condiciones de tiempo, viento y mar duros, el buque alcanzó la velocidad de 28.5 nudos, probándose exitosamente los distintos regímenes de propulsión: Dos y cuatro ejes.- Dos y cuatro calderas.- Dos y cuatro turbinas. Consumo de combustible a diferentes regímenes. Condiciones de crucero.- R.P.M. para cada condición, etc.

Completadas las pruebas de navegación, el *Newfoundland* regresó con sus máquinas a la Base de Portsmouth, de donde, dos días después, volvió a hacerse a la mar para las pruebas de su artillería principal, secundaria y antiárea. No es fácil olvidar la emoción sentida al experimentar el fuego en salvas de tres torres con nueve cañones de 6", accionados bajo un solo control, ocurriendo por primera vez en un buque que pronto enarbolaría el pabellón del Perú.

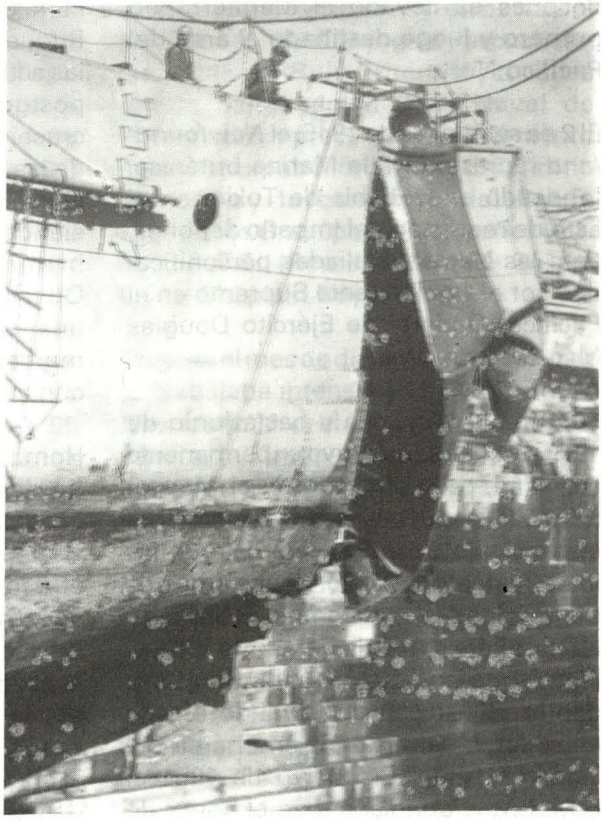
A 1228 horas del jueves 30 de diciembre de 1959, en el amarradero 'G' de la isla de Wale, Portsmouth, en impresionante ceremonia, presidida por el Deputy Chief of Naval Staff, Vicealmirante L.G.

Durlacher R.N., en representación del First Sea Lord, y último Almirante en izar su insignia a bordo del H.M.S. "Newfoundland", en presencia del Embajador del Perú, Dr. Ricardo Rivera Schreiber; del Secretario Naval del Almirantazgo, Sir John Lang; del Comandante en Jefe de la Base Naval de Portsmouth, Almirante Sir Manley Power; del Rear Admiral A.R. Hezlet (Flag Officer Submarines), quien fuera el último comandante del buque; del personal de nuestra Embajada y un numeroso grupo de señoras y señores invitados, se llevó a cabo la solemne ceremonia de recepción de la nave, en nombre del Gobierno del Perú por nuestro representante ante el Gobierno de S.M. la Reina Isabel II. Con los honores del protocolo naval y observando las más antiguas tradiciones navales inglesas se procedió primeramente al arriado de 'The White Ensign' y el 'Union Jack', para luego izarse por primera vez el pabellón peruano. Desde ese momento, el H.M.S. *Newfoundland,* pasó a ser el B.A.P. *Almirante Grau,* buque insignia de nuestra Escuadra y segunda unidad en llevar tan glorioso nombre. Siguiendo la ancestral ordenanza de la más antigua potencia naval, el Almirante Durlacher, hizo entrega al Embajador del 'Libro del Buque' (Ships'Book) conteniendo toda la información relacionada con él: características generales de construcción, datos del diseño, historial, actividades desarrolladas, distancias y horas navegadas, performances, record de pruebas a plena potencia, sistemas de gobierno, manejo del buque en la mar, etc. Este libro, ahora guardado en la Biblioteca Histórica de nuestro Museo Naval, fue, durante muchas horas del día y de la noche, mi compañero inseparable, dogma y fuente de reflexión y estudio, como, estoy seguro, lo ha sido para todos los comandantes que después tuvieron el honor y la responsabilidad de gobernarlo.

El H.M.S. *Newfoundland,* fue realmente un buque notable. Crucero ligero de la clase *'Fiji'* en el programa de construcciones al inicio de la Segunda Guerra Mundial, se construyó en los Astilleros Swan Hunter and Wieman Richardson, en Walsen on Tyne. Puesto en servicio el 1 de enero de 1943, tuvo como madrina a Mrs. Bevin, esposa del entonces Ministro de RR.EE. de Gran Bretaña, Sir Ernest Bevin. Inició su vida activa en plena guerra, procediendo de inmediato a la gran Base Naval de Scapa Flow, de tanta tradición guerrera, donde termina su alistamiento y lleva a cabo, apuradamente, sus pruebas en la mar. Terminadas éstas fue destinado a aguas del Atlántico, donde operó por varios meses en acciones contra el severo bloqueo alemán ante las cosas aliadas. Pasó después al mar Mediterráneo donde cumplió importantes misiones. Es a bordo de él donde el Amirante Sir Andrew Browne Cunningham, Comandante General de la flota inglesa, conduce las operaciones que abren el nuevo frente en el estrecho de Sicilia, para luego actuar en acciones de bombardeo preliminar en el área, pasando, a través del Canal de Suez, al golfo del mismo nombre, donde toma parte en el bombardeo de Pantellería, soportando el asalto a esa posición italiana que, bajo el mando del Almirante Pavesi, hubo de rendirse después de trece días de intenso

combate. A continuación, el *Newfoundland* efectúo el bombardeo de las islas griegas de Linosa, Lampedusa y Lampion, teniendo izada la insignia del Almirante G.H. Harcourt (C.S.15). Su siguiente tarea fue en la invasión de Sicilia, durante la cual efectúa numerosos bombardeos de soporte sobre el área de costa, hasta la altura de Catania.

El 23 de julio de 1943, navegando en aguas del Mediterráneo, fue torpedeado por un submarino alemán (U.- no identificado) cuando transitaba entre Augusta y Malta, en una posición a cuatro millas al Sudeste de Siracusa. El torpedo hizo blanco en la pala del timón, abriendo un gran boquete en el comportamento estanco, pero sin tocar ninguna de las cuatro hélices ni la planta de propulsión. En estas condiciones el buque se dirigió a Malta donde se le hizo una reparación de emergencia y de inmediato zarpó para el Estrecho de Gibraltar, sin sistema de gobierno. Desde allí inició el cruce del Atlántico, gobernando solamente con la acción de las máquinas a una velocidad de dieciocho nudos, hasta la base naval de Norfolk, en los EE.UU. de N.A., a donde arribó el 21 de agosto. Es de remarcar la habilidad marinera del



El H.M.S. Newfoundland *en el dique (Malta Yard.) Vista del costado de babor, popa, mostrando la avería ocasionada por el torpedo. (Fotografía tomada el 26/07/43, tres días después del ataque).*

Comandante, al realizar tan larga y riesgosa travesía, bajo el acecho de las manadas de submarinos enemigos, gobernando tan sólo con el número de revoluciones de las máquinas, con una variación en el rumbo no mayor de tres grados, según consta en el diagrama del Libro del Buque. Terminadas las reparaciones en Norfolk, el *Newfoundland* regresó al astillero de su origen en Davenport, donde fue sometido al cambio de los directores de tiro de los cañones de 4", cambio ya realizado en otros cruceros del mismo tipo. Terminados los trabajos, el buque zarpa para incorporarse nuevamente a las fuerzas navales combatientes, operando varios meses en el Atlántico y después es llevado al Mediterráneo primero y luego destinado al área del Pacífico Norte.

El 2 de setiembre de 1945, el *Newfoundland* representó a la Marina británica, fondeado en la bahía de Tokio, en el acto de rendición del Imperio Japonés, ante las Naciones aliadas personificadas por el Comandante Supremo en el Pacífico, General de Ejército Douglas Mac Arthur.

Terminada la guerra y hasta junio de 1959 el buque se mantuvo en permanente actividad, primeramente en el Mediterráneo y después fue enviado como buque insignia de la Estación Este de las Indias, operando en continuos cruceros entre Colombo, la costa Este del Africa y el Golfo Pérsico. En diciembre de 1953, el *Newfoundland* zarpó para Singapur donde se estaciona realizando, desde allí, diferentes misiones en el área del Lejano Oriente. En marzo de 1954 el H.M.S *Newfoundland* tuvo el honor de escoltar a S.M. la Reina Isabel y S.A.R. el Duque de Edimburgo embarcados en el H.M.Y. *'Gothic'* durante su 'Royal Cruise', desde un punto a 30 millas al Sudeste de la Isla de Cocos hasta el puerto de Aden, y de allí a Colombo, donde S.M. visitó el buque, dejando estampada su firma y saludo al buque, el que agrega así un galardón más a su brillante historia. En mayo de ese mismo año, el buque se hizo nuevamente a la mar para un prolongado período de operaciones que incluyen, en el mes de junio, acciones de bombardeo contra las fuerzas comunistas en las vecindades de Kedah Perak (Operación Eclipse) y un extenso crucero a Corea y Yokohama, así como operaciones combinadas con la Sétima Flota de los EE.UU. de N.A. El Libro del Buque registra minuciosamente todas las actividades reaizadas en los años de postguerra. Ellas incluyen diferentes cruceros a puertos del Japón, del Este de las Indias y la Península de Malaya y ejercicios con las fuerzas de la SEATO, siendo el primer buque de la Marina británica en arribar a Bangkok. Operando en NW de Australia, sufrió una varadura en un bajo coralífero no marcado en las cartas, sin mayores consecuencias.

Hombres y buques nacen y viven con un destino ciertamente determinado. En el caso del H.M.S. *Newfoundland* su destino fue la acción permanente y el uso constante de sus cañones. En agosto de 1956 mientras navegaba en las vecindades del Japón y Hong Kong, al producirse la crisis en el Medio Este por la toma del Canal de Suez por el Coronel egipcio Gamal Abdel Nasser, el buque recibe orden del Almirantazgo de permanecer en las aguas próximas

a la península de Malaya. A mediados del mes de setiembre y después de tocar en Pennan y Port Dickson se le ordena proceder a Aden donde se forma una F.T. bajo su insignia. Cuando a fines de octubre Israel ataca el Sinaí, el *Newfoundland* conduce su F.T. al Mar Rojo con dirección a Suez. La primera semana de noviembre transcurre entre violentas acciones y durante ellas la fragata egipcia *Domiat* es hundida por fuego de los cañones del *Newfoundland.* De acuerdo con lo transcrito en el historial del buque, la fragata egipcia interceptó de noche, por radar, al *Newfoundland* antes que éste, abriendo fuego contra el crucero sin apreciar el tipo de blanco, logrando varios impactos en el casco, encima de la línea de flotación por la banda de estribor y a la altura de la lavandería, ocasionándole mediana avería más la baja de un servidor oriundo de Hong Kong. (De aquí la anécdota del "fantasma chino" que asustara a un grupo de oficiales, la que junto con aquella de "las flores para el Capitán" forma parte del infaltable anecdotario de todo buque). El Libro del Buque guarda una fotografía con el trazado, por sonar, del casco hundido de la fragata, realizado por el H.M.S. *'St. Bridges Bay'* con la posición geográfica de su localización.

Los años 1957 a 1959 transcurren en permanente e intensa actividad para nuestro buque. Durante ellos navega más de ochenta mil millas en cruceros que incluyen ejercicios con las fuerzas de SEATO y recaladas en Manila, Hong Kong, Fremantle, Melbourne, Uckland, Sydney, Brisbane y nuevamente acciones en el Medio Este durante la crisis en Jordania. En octubre de 1958, estando en Singapur, el Rear Admiral R.N. L.G. Durlacher iza su insignia a bordo como Comandante de las fuerzas navales inglesas en el área y conduce un nuevo crucero en aguas de Hong Kong, puertos del Japón y otra vez Singapur. El 29 de diciembre Durlacher es ascendido a Vicealmirante y al arribar su insignia pasa a ser el último Almirante que la enarbola a bordo. Esta es la razón por la que tan destacado Oficial General fue designado por el Almirantazgo para hacer la entrega al Perú del H.M.S. *Newfoundland.* Era la última vez que pisaba la cubierta del buque que enarboló su insignia en aguas muy lejanas. Imaginamos sus sentimientos cuando en el portalón, saludaba al pabellón inglés y escuchaba las notas de 'Rule Britannia', tocadas por la banda de la Base Naval de Portsmouth, y presenciaría el izamiento de nuestro pabellón al son del Himno Nacional y la bendición del B.A.P. *'Almirante Grau'* por el Monseñor C.D. Fay, O.B.E. (Roman Catholic Senior Naval Chaplain Royal Navy).

Durante el mes de diciembre, y mientras se trabajaba intensamente a bordo de *Newfoundland,* el Ministro de Marina, Almirante Tirado, el Alto Mando naval y nuestra Embajada en Londres intensificaban sus gestiones para la adquisición del segundo crucero de igual clase. Ellas se hicieron realidad, lográndose la transferencia del H.M.S. *Ceylon,* buque en plena actividad y que se encontraba asignado a las fuerzas navales de las Indias Orientales, retornando a Inglaterra para su entrega al Perú. Los oficiales y tripulantes designados para dotar este crucero, al

mando del Capitán de Navío Raúl Delgado Espantoso, fueron llegando a Portsmouth, estando presentes en el comisionamiento del B.A.P. *Almirante Grau.* Dos meses después el H.M.S. *Ceylon* se convertiría en el nuevo B.A.P. *Coronel Bolognesi.*

A 1400 horas del viernes 8 de enero de 1960, el B.A.P. *Almirante Grau,* dejó el muelle de la Base Naval de Portsmouth, iniciando su travesía hasta el Perú. Una salva de saludo, hecha por la Estación de Señales de la Base, cuando el buque dejaba la última boya, y el clásico despacho *"Godspeed"*, recibido en el puente, fueron las últimas expresiones de la Marina que dominó los mares durante varios siglos y de cuyos hombres guardaríamos el mejor recuerdo. La Segunda Guerra Mundial fue para la Marina inglesa, como para las de las otras grandes potencias navales que se enfrentaron, en casi todos los mares del mundo, una trascendental experiencia y un definitivo cambio en el concepto y empleo de los llamados buques capitales. A los grandes acorazados sucedieron los portaaviones. Así nos tocó visitar, fondeado en la Base, al último intento de supervivencia de esos gigantes del mar: el H.M.S. *Vanguard,* enarbolando la insignia del 'Commander in Chief, Home Fleet'. Con 45,000 toneladas de desplazamiento, 815' de eslora, 108' de manga y un calado máximo de 36', era el buque más grande construido en Gran Bretaña. Montando ocho cañones de 15" y dieciseis de 5.25" y con una dotación de 1,600 hombres en tiempo de paz, tomó el lugar dejado por los famosos acorazados *King George V, Duke of York* y *Howe,* de tanta importancia en la estrategia naval de esa gran Marina. Su enorme silueta, la rancia elegancia del *"Britannia"*, el Yate Real, y las cubiertas legendarias del *Victory,* buque insignia del Almirante Nelson, en Trafalgar, quedaban en el recuerdo. Empezaba en esos momentos la segunda parte de nuestra misión "...(el buque) deberá ser traído al Perú", decía la Orden de Viaje Nro. 55-59 expedida setenta días antes. Teníamos por delante 6,400 millas de mar.

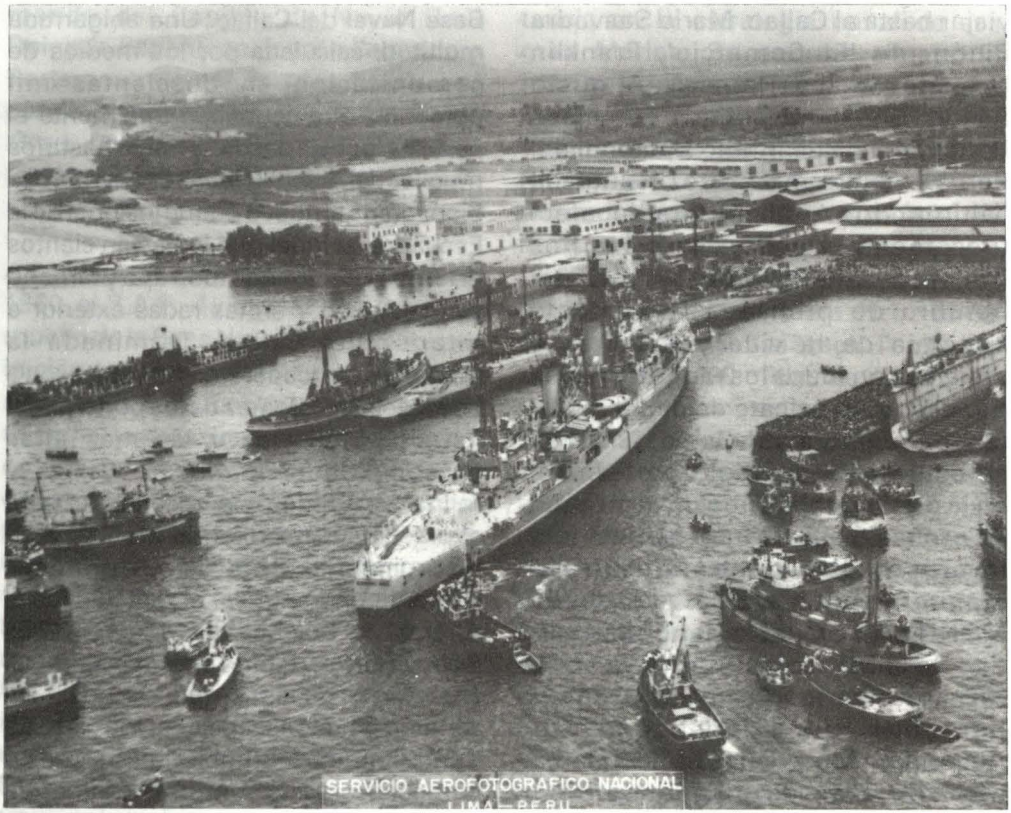
En el LIBRO DEL BUQUE y en los diarios de Bitácora han quedado registrados los datos más importantes y las incidencias de la travesía. De acuerdo con el plan de ruta, el B.A.P. *Almirante Grau* recaló en las Islas Azores (Punta Delgada), Curazao, Balboa, (C.Z.), Lobos de Tierra y Ancón. Durante la navegación se mantuvo una velocidad promedio de quince nudos, sin presentarse ningún problema en la planta propulsora, sistemas de gobierno, de control ni comunicaciones. En la Sección de 'Características de Manejo del buque en la mar' y para el tramo de Azores a Curazao, el libro registra "...navegando en mal tiempo (Mar 7, Viento con fuerza 8) se embarcaba agua por los costados, haciendo imposible transitar por la cubierta principal. Con la mar de proa, el agua rompía en el puente, escorando el buque 2 a 3 grados hacia barlovento y con ello determinada tendencia a guiñar hacia sotavento, dificultando ligeramente el gobierno".

Cruzando las esclusas de Pedro Miguel, en el Canal de Panamá, abordó el buque una delegación de periodistas que la superioridad había invitado para

viajar hasta el Callao. Mario Saavedra Pinón, de 'El Comercio', Franklin Urteaga de 'La Prensa', Augusto Rázuri de 'La Crónica', Francisco Pardo de Zela de 'Radio Nacional del Perú' y Guillermo Cortez Núñez de 'Ultima Hora', al integrarse afectuosamente con la dotación, nos llevaron la inquieta actitud del hombre de prensa, su constante bohemia de la vida y una franca amistad con todos los rangos. Unidos por el común acicate de dar el mejor cumplimiento a su misión, juntaron su esfuerzo y prestigio profesional en la diaria publicación de un órgano de prensa a bordo, impecablemente impreso, que denominaron 'El Monitor', valiente antecesor de 'EL MONITOR', actual órgano informativo de la Marina de Guerra ya en su 27° aniversario. Al entrar a aguas peruanas, un avión con el Dr. Alejandro Miró Quesada Garland, hoy director de "El Comercio', interceptó nuestro buque para tomar y publicar, al día siguiente, cubriendo toda una página ***La mejor fotografía del año: EL. B.A.P. "ALMIRANTE GRAU", navegando en el mar peruano,*** decía el decano de la prensa nacional.

A 1130 horas del día domingo 31 de enero de 1960, llevando al tope la insignia del Presidente de la República, Dr. Manuel Prado Ugarteche, embarcado dos horas antes en la bahía de Ancón, acompañado por el Ministro de Marina, el Comandante General de la Marina, el Comandante General de la Escuadra Contralmirante Gustavo Mathey, y las más altas autoridades navales, atracó al muelle ante dique de la Base Naval del Callao. Una abigarrada multitud, calculada por los medios de comunicación en doscientas mil personas, que ocupaban totalmente el perfil de la costa desde La Punta hasta los muelles del Arsenal Naval, dio clamorosa bienvenida al nuevo buque insignia de la Escuadra, al igual que lo hacían cientos de embarcaciones de todo tipo y tamaño desde Ancón y en las radas exterior e interior del Callao. Terminada la maniobra de acoderamiento, subieron a bordo los Presidentes de los poderes del Estado, Ministros y las más altas personalidades políticas, civiles y militares, unidos sin distinción, para expresar su afecto a la Marina y su resurgimiento. Una de las primeras personas en franquear el portalón fue el Alférez de Fragata don Manuel Elías Bonnemaison, último sobreviviente del *Huáscar* y poco tiempo después ascendido por ley excepcional a la clase de Contralmirante. Su noble figura significó particular acento al momento final de nuestra misión. Los diarios y revistas de la capital y de todo el país, en grandes caracteres, nunca antes registrados, llenaron sus primeras páginas con cada uno de los acontecimientos, desde la transferencia del buque en Portsmouth, hasta su arribo al Callao, siguiendo, día a día, la ruta del buque.

Hace tres años, al conmemorarse en Gran Bretaña, el 50 aniversario del lanzamiento del *Newfoundland,* recibimos una comunicación realmente conmovedora. Existe, desde hace tiempo, "The H.M.S. Newfoundland Association (1942-1959)" integrada por los Comandantes, oficiales y tripulantes que sirvieron a bordo de este buque "...with distinguished services in the



A las 11.30 horas del dia domingo 31 de enero de 1960, teniendo embarcado al Sr. Presidente de la República, personalidades del país y altas Autoridades Navales, el B.A.P. Almirante Grau *atraca al muelle ante-dique de la Base Naval del Callao.*

Royal Navy". Esta asociación acostumbra reunirse todos los años en diferentes lugares del Reino Unido y cuenta con más de cien 'Strong men', entre ellos cinco Almirantes que a lo largo de su carrera fueran sus Comandates, y ese año, nada menos que el entonces First Sea Lord and Chief of Naval Staff, Almirante Jullian Oswald, que lo comandara entre los años 1956 y 1958, presidiría la reunión. La asociación cuenta con un órgano de información periódica, archivo de publicaciones y recortes de prensa, álbum de fotografías, videos, etc. A través del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos establecimos un intercambio de correspondencia, enviándoles, por nuestra parte, información sobre el servicio cumplido por el buque bajo nuestra bandera, álbum de fotografías de la recepción en el Callao y demás documentos como copia del 'Ship's Book', mantenido al día y que se encuentra guardado en la Biblioteca Histórica de nuestro Museo Naval 'C. de N. Julio J. Elías'. Con especial satisfacción se nos comunicó que en la última reunión se había hecho un despliegue de toda nuestra información.

PRIMERA DOTACION DEL B.A.P. *ALMIRANTE GRAU,*

(EX H.M.S. *NEWFOUNDLAND)*

C. de N. Federico Salmón de la Jara - Comandante.

C. de F. Oscar 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 Armamento
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 Departamento 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 Barrios - Jefe del Departamento de Sanidad.

Tt1. Augusto Pérez del Solar - Oficial 2da. División Ingeniería
Tt1. Felipe Sologuren Larrabure - Oficial División Electrónica.
Tt1. Alfonso Castillo Jordán - Oficial División Electrónica.
Tt1. Jorge Telaya Hidalgo - Oficial 1ra. División de Armamento.
Tt1. Edgardo Torres Mendiola - Oficial 3ra. División Armamento.

Tt2. Oscar Jansenn Raygada - Oficial 3ra. División de Ingeniería.
Tt2. Gustavo Karr Burga - Oficial 2da. División de Armamento.
Tt2. Emilio Barrón Domínguez - Oficial 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 Barrón Lanfranco - Oficial de Operaciones.
A. de F. Benjamín Rengifo García - Oficial 1ra. División de Ingeniería.
A. de F. Jorge Saz Pegorari - Oficial 1ra. División de Armamento.

TRIPULACION.– Fueron 234 tripulantes cuyas clases, especialidades y nombres han quedado registrados en el Folleto Conmemorativo de la Ceremonia del Comisionamiento y publicados en los diarios de Lima - 5 M1, 5 M2, 40 OML 53 OM2, 72, OM3, 45 Cb1, 10Cb2 y 4 Mar1.- Al lado de sus oficiales constituyeron un grupo humano y profesional digno de las más altas tradiciones de nuestra Marina.

El 16 de mayo de 1973, con la llegada al Callao, y su consiguiente incorporación a nuestra Escuadra, del Crucero holandés ex *De Ruyter,* que toma el nombre de *'Almirante Grau',* nuestro buque cambió su nombre a B.A.P. *Quiñones.* En el mes de mayo de 1980, fue pasado al retiro definitivo, terminando así veinte años de eficiente y noble servicio a la Marina del Perú.

"A GLORIOUS NAME TO A GALLANT SHIP"...Cuando el 30 de diciembre de 1959 es transferido a la Marina del Perú el H.M.S. *Newfoundland,* la más alta autoridad de la Marina Real de Gran Bretaña era el Chief of the Defense Staff, the Earl Mounthbaten of Burma, Admiral of the Fleet, y First Sea Lord, el Almirante Sir Charles E. Lambe. Es en su representación que el Deputy Chief of Naval Staff and Fith Sea Lord, Vicealmirante L.G. Durlacher hizo la entrega oficial. Había sido el último Almirante en izar su insignia a bordo. Esa mañana, terminada la ceremonia y la recepción en la Cámara del Almirante, me pidió permiso para, en compañía del último Comandante del crucero, Rear Admiral A.G. Hezlet, visitar por última vez el buque. Ya en el Puente de Navegación y pronunciando el nombre del Almirante Miguel Grau, cuya historia conocía bien, me dijo con inocultable emoción: "Captain, you are giving a Glorious name to a Gallant Ship".

IN MEMORIAM

El Regimiento de Cadetes Navales
formado en la plataforma del muelle de atraque,
recibió al nuevo Buque Insignia.
Quienes –en su respectivo "Puesto de Maniobra"–
admirabámos su impecable presentación,
imaginábamos todo lo que para sus juveniles ilusiones
representaba la tradicional ceremonia.
El cadete de segundo año Enrique Salmón Navea
ocupaba su puesto en filas.

20/03/95

57 AÑOS BRINDANDO SEGURIDAD AL PERU 1937 - 1994



Asociada a CIGNA WORLDWIDE

La Positiva
Seguros y Reaseguros S.A.

Lima: Esq. Javier Prado y Francisco Masías 370 San Isidro. Telf.: 426250
Oficinas en: Arequipa, Cusco, Tacna, Trujillo.

Herencia de un Caballero sin par.



HOY, 115 AÑOS DESPUES DE LA INMOLACION
DEL CABALLERO DE LOS MARES,
EL BANCO FINANCIERO SALUDA
A NUESTRA GLORIOSA MARINA DE GUERRA
Y HACE VOTOS PARA QUE SUS HIJOS
CONTINUEN LA ESTELA DE NUESTRO HEROE

BANCO FINANCIERO

OF. PRINCIPAL: Av. Ricardo Palma 278 Miraflores Tlfs: 447373 - 469484