El trabajo grupal en el cumplimiento de una misión: Caso B.A.P. *Lomas* y *Atico*

Contralmirante (r)
Jorge Parra del Riego

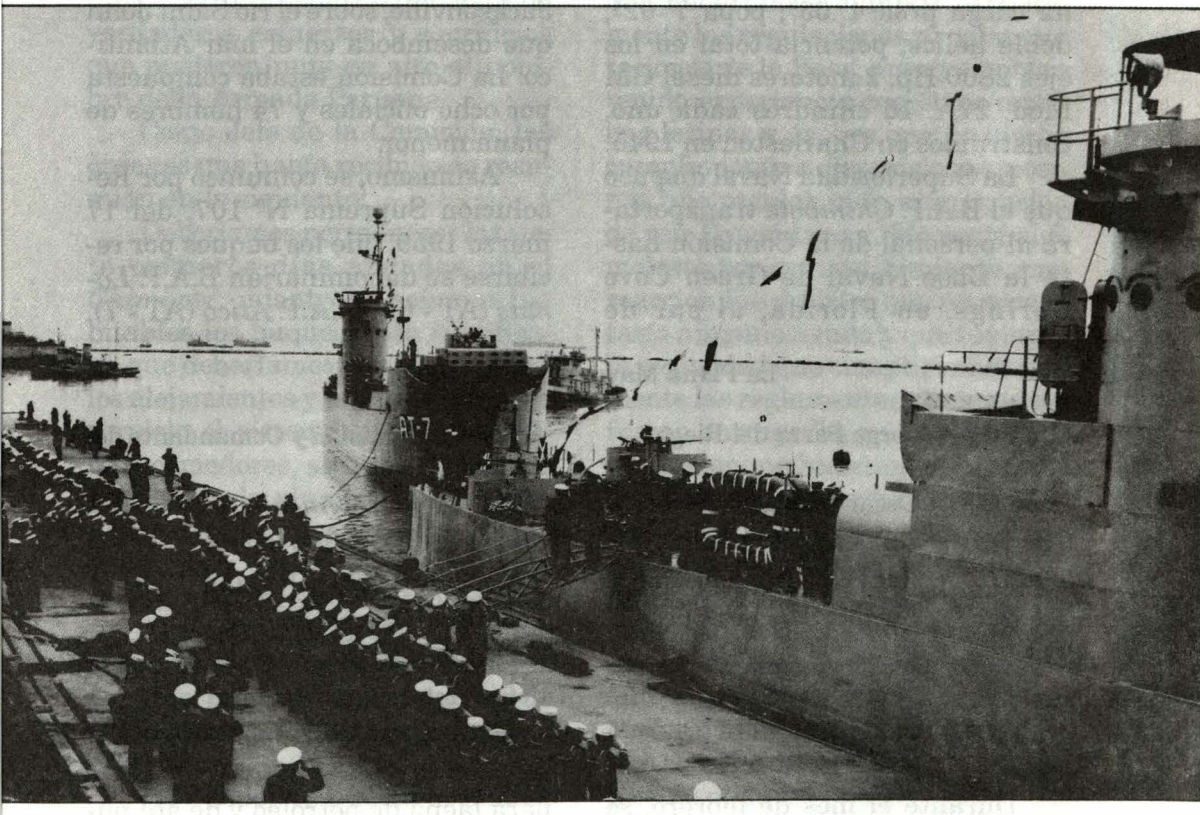
Cuando en enero de 1959, Madame Abigaíl, la pitonisa, me jugó a las cartas a instancias de una amiga, yo me sonreí incrédulo cuando me dijo que pronto realizaría un viaje a un país de lengua extranjera en donde iba a realizar un trabajo muy duro, con muchas dificultades, pero que a la postre terminaría en éxito.

Mi incredulidad estaba basada en el hecho que, hacía poco, había sido cambiado de colocación del B.A.P. *Callao* -que efectuaba viajes al Canadá y EE. UU.- a la Base Naval del Callao y, por lo tanto, no me cabía pensar en hacer nuevamente ningún viaje al extranjero.

Pero cual no sería mi sorpresa cuando, en el siguiente mes de febrero, me llegó mi nombramiento como Jefe de la Comisión encargada de traer desde los Estados Unidos, dos buques de desembarco tipo mediano (LSM) que el Perú acababa de adquirir de la Marina americana.

La compra tuvo su origen cuando el Gobierno de los EE. UU., ofreció a las Marinas sudamericanas este tipo de buques que se encontraban en "condición de reserva" en sus diversas bases.

Previo informe del Agregado Naval en Washington, contralmirante Luis Edgardo Llosa G. P., quien inspeccionó dos L S M (Landing ship medium) en la Base Naval de Green Cove Springs dando su conformidad, es que el Embajador del Perú en Washington se dirige, con oficio del 19 de diciembre de 1958, al Secretario de Estado de los Estados Unidos Sr. John Foster Dulles, indicándole que el Perú estaba interesado en comprar los dos LSM ofrecidos y que se encontraban en condición de "moth balls" en la Base Naval de Green Cove Springs al precio de U. S. Dollar 21,000.00 cada uno "as is, where is condition", es decir, "donde están y como están". El precio original de estas unidades era de



Día de la llegada de los B.A.P. Atico *y* Lomas *al Callao. Ambos buques fueron acoderados en el muelle de submarinos de la Base Naval.*

U.S. Dollar 250,000.00 Equivalía su compra, pues, a menos del 10 por ciento de su valor original; buques que fueron terminados al finalizar la segunda guerra mundial e inmediatamente entraron a condición de "reserva" bajo el sistema de "Dehumidificación dinámica" y terminado posteriormente en "Moth balls" (en conserva).

Estos buques de transporte mediano fueron diseñados para transportar tanques pesados y medianos del Ejército conjuntamente con su personal y llevarlos a playa utilizando su propia fuerza de propulsión (del buque) y abriendo su rampa de proa, que forma un puente entre tierra y cubierta a fin de facilitar el desembarque del material rodante. De 1059 toneladas de registro, con un cañón ametralladora de 40 m/m y dos de 20 m/m/ y con velocidad hasta de 14 nudos, tiene una eslora de 204 pies, manga de 35 pies, calado máximo a ple-

na carga proa 4' 03", popa 7' 02", doble hélice, potencia total en los ejes 2800 Hp. 2 motores diesel GM Mod. 27A. 16 cilindros cada uno, construidos en Charleston en 1945.

La Superioridad Naval dispuso que el B.A.P. *Chimbote* transportara al personal de la Comisión hasta la Base Naval de Green Cove Springs, en Florida, al sur de Jacksonville, sobre el río Saint John que desemboca en el mar Atlántico. La Comisión estaba compuesta por ocho oficiales y 74 hombres de plana menor.

Asimismo, se comunicó por Resolución Suprema N° 107, del 17 marzo 1959, que los buques por recibirse se denominarian B.A.P. *Lomas* (AT - 6) y B.A.P. *Atico* (AT - 7).

La Plana Mayor era la siguiente:

C. de C.	Jorge Parra del Riego	Jefe de la Comisión y Comandante del *Lomas*
C. de C.	Oscar Gonzales Olivera	Comandante del *Atico*
Tte. 1ro.	Guillermo Angulo D.	2do. Cmdte. *Lomas* y Jefe Ing.
Tte. 1ro.	Raúl Núñez Vizquerra	2do. Cmdte. *Atico* y Jefe Ing.
Tte. 2do.	Samuel Sánchez Checa	Jefe Dpto. Operac. *Lomas*
Tte. 2do.	Lizandro Paredes I.	Jefe Dpto. Operac. *Atico*
A. de F.	Julio Delgado A.	Jefe Armto. y Cub. *Atico*
A. de F.	Pablo Torres M.	Jefe Armto. y Cub. *Lomas*

Durante el mes de febrero, se completó la dotación de la Comisión embarcándose en el *Chimbote*. En los días previos al zarpe estuvimos muy ocupados consiguiendo libros y manuales sobre estos buques, y durante el viaje de ida los estudiamos con tal ahínco y dedicación que cuando llegamos a la Base de Green Cove Springs todo nuestro personal conocía los buques "de la quilla a la perilla".

Zarpamos de Callao el 1ro. de marzo de 1959. El *Chimbote* enrumbó al puerto de Huacho para embarcar harina de pescado y luego al puerto de Chimbote para completar la carga; seguimos a Talara para faena de petróleo y de ahí pusimos rumbo a Panamá y luego a New Orleans, donde debíamos dejar la carga de harina de pescado y, cumplida esta faena comercial, enrumbamos a nuestro destino.

El 1ro. de abril, a 09.40 hrs., tomamos práctico para entrar al río Saint John y navegar aproximadamente 50 millas río adentro donde se encontraba la Base. Amarramos al muelle No. 4 de la citada Base a las 14.30 horas en medio de un bosque de mástiles de buques en estado de "comisionamiento"... y a partir de ese momento 82 hombres de nuestra Marina, nombrados en comisión para tripular dos nuevas

unidades, protagonizarían actos de verdaderos esfuerzos y sacrificios que pusieron muy en alto el nombre de la Armada Peruana.

Como Jefe de la Comisión, las órdenes que había recibido se resumían en lo siguiente:

Deberíamos permanecer los siete primeros días alojados en el *Chimbote* mientras hacíamos habitables los buques; esto significaba que deberíamos poner operativo los alojamientos y sollados, poner en servicio el sistema sanitario, cocinas, comedores, sistema frigorífico y sistema de alumbrado eléctrico, preparación de los tanques de petróleo para estar en capacidad de recibir esta carga del *Chimbote.*

Al octavo día, el *Chimbote*, dejándonos ya alojados en nuestros propios buques, zarparía dando cumplimiento a su Orden de Viaje respectivo.

La Comisión debería permanecer una semana más en la Base terminando de efectuar arreglos básicos para luego pasar a un astillero privado para un recorrido de máquinas, entrar a un dique privado y zarpar lo más pronto posible al Perú.

A las 15:15 horas del día de nuestra llegada, me presenté ante el Jefe de la Base, capitán de navío G. K. Carmichael, y ante el Comandante del Florida Group Atlantic Reserve Fleet, capitán de navío D. A. Harris, de quien dependían las unidades que serían entregadas. Nos informaron que no nos podían prestar sino una mínima ayuda y que deberíamos cumplir estrictamente las regulaciones y reglamentaciones de la Base, pues ya habían tenido experiencia con otras marinas latinas y árabes que no dieron cumplimiento a disposiciones internas que regulaban la organización de esa Dependencia. Me sentí algo molesto por este recibimiento y mi reacción fue decirles que no necesitaría ninguna ayuda y que tuvieran la seguridad que cumpliríamos fielmente las reglamentaciones que me fueron entregadas por escrito.

Luego me hicieron entrega del documento que indicaba que los LSM Nos. 396 y 554 eran los que nos correspondían y el número del muelle donde estaban amarrados.

Cuando les indiqué que mis órdenes eran hacer habitables los buques en siete días, me miraron compasiva e irónicamente y luego tajantemente me dijeron que eso era imposible dada la condición de los buques, que lo sabían por experiencia y que, además, una Marina de un país sudamericano que había adquirido este tipo de buques, se había demorado dos meses para hacerlos habitables y cinco meses para su reacondicionamiento básico antes de ponerlos en un astillero privado. Mi respuesta fue que trataría de cumplir las órdenes que había recibido.

Al llegar a bordo, reuní a todo mi personal, les conté sobre el recibimiento e, inspirado quizá en un sentimiento lleno de orgullo herido, les dije que estábamos frente a un gran reto que implicaba una grave

responsabilidad; que como peruanos y como Marinos no podíamos menos que afrontarla con un magno sentido de patriotismo; que a partir de ese momento deberíamos trabajar como un sólo hombre con el máximo sacrificio. Dimos vivas al Perú, a nuestro Almirante Grau, que resonaron entre los cientos de naves solitarias y dormidas como un mensaje de fe y de coraje... Así fue como comenzó una tarea titánica.

Como no teníamos herramientas, ni las encontramos a bordo, las pedimos prestados al *Chimbote* y desde el día Martes 2 de marzo arrancamos a trabajar desde las 07.00 horas hasta las 23.00 horas en que recién dábamos el toque de silencio para el personal, pues a esa hora nos reuníamos los oficiales para hacer un recuento del trabajo realizado y del plan para el día siguiente. Al sexto día los dos LSM atracaron a la banda de babor del *Chimbote* para recibir 80 toneladas de petróleo diesel y 1570 litros de aceite Esso Diol cada uno, 398 raciones secas, 400 raciones de carne y 492 raciones de mar para ambos buques, que eran para consumirse en los próximos cinco días.

Al séptimo día tomamos nuestro último almuerzo en el *Chimbote* y en la tarde comenzamos a trasladar las pocas cosas que habíamos traído, y como no encontramos focos de alumbrado, tuvimos que "robarnos" algunos del *Chimbote*. El Comandante, capitán de fragata Oscar Iturrino Falco, un excelente Jefe y lo que se podría llamar un "gordito muy simpático y con un extraordinario sentido del humor" al respecto decía: "Acepto que les roben algunas cosas a los gringos, pero que nos roben a nosotros es para contarlo y no creerlo" y soltaba una jocunda carcajada...

Durante estos primeros días la Base sólo nos proporcionó un Chief Petty Officer (oficial de mar) como asesor para los dos buques, una máquina de soldar y, un par de días, un técnico en refrigeración y luego dos marineros de origen mejicano diz que como intérpretes. Cada cuatro horas pasaban unas patrullas en jeep y se quedaban un buen rato observando con las bocas abiertas nuestro febril trabajo de hormigas, que lo hacíamos hasta altas horas de la noche.

A las 17.30 horas del séptimo día, se presentó el Comandante del Florida Group Reserve Fleet, Comandante Harris, y me dijo que había sido informado que los dos LSM estaban habitables y que si le permitía pasar una inspección. Ordené rápidamente a mi personal ocupar puestos de inspección. Comprobó que los sollados estaban listos, limpios y ordenados, pasó a los servicios higiénicos y vio que las bombas de agua funcionaban, se acercó a las cocinas y un penetrante tufillo hirió sus fosas nasales con agradable olor a comida distinta, preguntó por las cámaras frigoríficas y ya estaban en proceso de alcanzar sus temperaturas de trabajo y finalmente, ante tanta eviden-

cia, y quizá con un secreto deseo de sorprendernos con algo, me dijo: ¿Y las bombas contra-incendio?

-Esta mañana, señor, ya las hemos probado- le contesté.

Me miró con expresión conmovida, miró al buque como buscando algo y finalmente me dijo:

-¿Me permitiría dirigirle algunas palabras a su personal?

Cuando el personal formó con sus uniformes que denotaban las huellas del duro trabajo, me pidió que tuviera la bondad de traducirles, y más o menos dijo lo siguiente:

"-Cuando me informaron que Uds. habían cumplido con hacer habitable los buques en el tiempo que les habian indicado, quise venir a ver personalmente algo que pensé era imposible en un tiempo tan escaso. He quedado sumamente impresionado de la enorme capacidad de trabajo y disciplina que Uds. tienen. En nombre del Grupo de la Flota de Reserva, y especialmente en el mío, quiero expresarles nuestra profunda felicitación y quiero decirles que Uds. han demostrado que un marinero peruano vale mas que tres marineros americanos. Desde ahora contarán con todo mi apoyo y el de la Base. Gracias".

A medida que iba traduciendo, la emoción que me embargaba y el nudo que sentía en la garganta, me hacia difícil interpretar sus palabras; noté que mi personal, aquel magnífico personal, tenía el pecho henchido de orgullo.

Antes de despedirlo y agradecerle sus palabras, con expresión compungida le expliqué que había encontrado la mayoría de los cajones de repuestos con huellas de haber sido violados y muchos repuestos reemplazados con piedras y que esto naturalmente tenía que informar a Washington y Lima. Me pidió que por favor no informara nada hasta que él pudiera resolver el problema.

Esa noche, estrenamos cocinas con un buen tacu-tacu con bistec y papas fritas, nos acostamos rendidos en nuestros propios camarotes y sollados después de una intensa semana de trabajo.

Al día siguiente, en horas de la mañana, vimos que venía en dirección al buque un tractor jalando un tren de carros cargados de cajones, en total 39, acompañados de una tarjeta del Comandante Harris. Eran los repuestos prometidos.

El 9 de abril, a 10.30 horas, el *Chimbote* en puesto de maniobra, mi personal formado en el muelle para dar la despedida al buque que con tanto afecto nos había cobijado. A 11.00 horas abre del muelle y dando los tres pitazos de despedida, comenzó a surcar el Saint John; y nosotros dimos inicio a otra etapa de trabajo llenos de vivencias y emociones.

Al iniciar una minuciosa inspección de las máquinas principales, de las auxiliares, de los sistemas de agua dulce y salada, sistema de gobierno, cabrestantes, etc.; después de 14 años de estar inoperativos, muchos de ellos se encon-

traban oxidados y con picaduras y era necesario hacer un profundo y prolijo recorrido desarmando la mayoría de sus partes para que pudieran estar realmente operativos.

Como estos buques habían sido conservados con una capa de un plástico especial, con el tiempo esta capa perdió sus cualidades, el óxido se infiltró y el agua de mar que había quedado en máquinas y tuberías picaron a gran parte de ellas.

Naturalmente, nada de esto se podía ver en una inspección a vuelo de pájaro como normalmente se hacen sólo para ver sus condiciones generales, y así lo hizo el Agregado Naval cuando vio a estas unidades por primera vez. Pero nosotros, que teníamos la obligación de ponerlos operativos y navegar en ellos hasta el Perú, asumiríamos una gran responsabilidad si no hubiéramos informado su estado real y así tuve que hacerlo al Estado Mayor General de Marina.

Este informe en un principio, molestó al Agregado Naval que vio como una contradicción a lo que él había informado. Pero cuando fue a pasarnos una inspección, que la hizo muy minuciosa, con la clara inteligencia que lo caracterizaba y su sentido honesto y comprensivo, el almirante Luis Edgardo Llosa nos dio la razón y nos apoyó a partir de ese momento.

La Marina nos había asignado para el reacondicionamiento, racionamiento, pago de sueldos y gratificaciones la cantidad de U. S. $ 14,000.00 [1] para cada buque pensando que sólo estaríamos dos semanas en la Base Naval, pasar luego a un astillero privado con la idea de que sólo se necesitaba una limpieza exterior y regulación de las máquinas, entrar a dique para limpieza y pintado y... buques listos para navegar. Pero, tal como estaban, precisaban ciertamente un recorrido distinto y completo con cambio de piezas de repuestos y esto, naturalmente, requería más tiempo y más dinero.

Un país sudamericano que había comprado seis LSM en la misma época que nosotros, los tenían ya en astilleros privados haciendo su recorrido y hasta ese momento les estaban costando por cada uno más de cien mil dólares.

Indudablemente que si seguíamos el procedimiento planeado para nuestros LSM, la cantidad original asignada no nos alcanzaría para ir a un astillero privado ni hacer faena de dique; por lo que le presenté al almirante Llosa el siguiente plan:

1) Quedarnos en la Base Naval por nueve semanas para hacer el recorrido completo con nuestro propio personal.

2) Manteniéndonos en la Base Naval, el presupuesto asignado podría alcanzarnos, mediante la polí-

(1) Of. V.100-94 de Minmar.– 26/1/1959.

tica de "la buena amistad".

3) Podríamos pedir el dique de la Base Naval y hacer los trabajos nosotros mismos ya que nos habíamos ganado una buena disposición para ayudarnos por parte de sus Comandos.

Después de muchas dubitaciones, logré convencer al almirante Llosa, quien me sugirió hablar por teléfono con el almirante Juan Torres Matos, Comandante General de la Marina, y le explicase el plan propuesto. Así lo hice, ayudado por el Comandante Harris, quien me adelantó que no tendría inconveniente en tenernos más tiempo en la Base en vista de nuestro comportamiento y respeto a las reglamentaciones de la Base.

El almirante Torres Matos, hombre de pocas palabras pero con un gran sentido de comprensión y muy profesional, me dijo:

- Muy bien, aprobado; dígale al almirante Llosa que le comunicaremos por mensaje. Buena suerte y adelante.

Posteriormente, por Oficio M.100-1628, del 24 de mayo 1959, del Director del Material, capitán de navío Alfonso Pareja M., se aprueba que los trabajos sean hechos por el propio personal.

Sólo nos faltaba una cosa para seguir adelante con el mismo empeño: el rancho. El valor asignado para comprar víveres frescos y secos no era suficiente; pedí un aumento de U.S. $ 0.30 por ración.

El día que el almirante Llosa nos pasó inspección, lo invité a almorzar a bordo y en complicidad con el oficial encargado del rancho y el cocinero comimos solamente locro con arroz y un café aguadito. Le dije que el rancho no nos alcanzaba para más, y, en verdad, así era.

Por oficio V.100-362, del 18 de abril de 1959, nuestro Agregado Naval, dándole parte al Sr. Ministro de Marina del resultado de su inspección, en su último párrafo de su extenso oficio le dice:

"No desearía terminar este oficio sin referirme al excelente trabajo que vienen realizando los jefes, oficiales y tripulantes que integran las dotaciones de los dos LSM y que les ha permitido se alojaran a la semana de haber llegado a bordo de sus unidades. El interés, entusiasmo, la eficiencia y el espíritu de trabajo que caracteriza a todo nuestro personal, ha ganado con toda justicia el elogio y la consideración de todo el personal de la Base de Green Cove Springs. Por la misma razón y a fin de contribuir a mantener la alta moral que me ha sido grato comprobar, me permito recomendar a Ud., señor Ministro, se atienda de urgencia el pedido que tiene formalizado el buque para que se aumente el valor de la ración a U.S.$ 0.60 por tripulante y se regularice la gratificación de viaje de los oficiales de mar".

El Sr. Ministro dispuso que se nos aumente a U.S. $ 0.70 por tripulante, y desde ese momento comimos... estupendamente.

Hecho nuestro plan, nos volvimos a enfrascar en la rutina de

07.00 a 23.00 horas. Nos esperaban intensos días de trabajo.

Durante las primera seis semanas, no tocamos tierra para nada, excepto para ir a misa los domingos en la Capilla católica, donde íbamos en formación y respetando las reglamentaciones de la Base.

En este interín, el Comandante Harris nos puso un oficial de enlace, el teniente Godfrey, quien venía dos veces por semana, y luego al capitán de fragata Richard Bromston, de muy grata recordación, pues su asesoramiento nos sirvió de mucho, además de ser una persona de exquisita sensibilidad y simpatía.

Durante mis matinales visitas a los almacenes de la Base en busca de repuestos, conocí a Mike Green, jefe del almacén n° 11, con quien hicimos una estrecha amistad y gracias a él conseguimos los repuestos más difíciles, pues cuando no los había en la Base, hacía pedidos de urgencia y luego nos los daba a nosotros. Su ayuda nos fue invalorable. Le encantaba almorzar en nuestra cámara y probar nuestra "rara" comida, acompañada de sendas copas de pisco.

El día viernes de la sexta semana, salimos francos todo el personal (excepto los de guardia) hasta el día Domingo a 23.00 horas. El Comandante Harris tuvo la gentileza de proporcionarnos dos ómnibus que nos llevaron hasta Jacksonville, una linda ciudad. Nos parecía mentira respirar otros aires y librarnos por una horas de los "fierros y las grasas". Tuvimos ocasión de hacer nuevas amistades que de alguna forma u otra nos ayudaron en nuestro trabajo. Tuve la oportunidad de conocer, por ejemplo, a Grace, una guapa chica que hablaba muy bien el castellano, pues había estado en Colombia en el Cuerpo de Paz. Me ayudó mucho a redactar mis oficios en inglés, poner en correcto inglés los discursos que tuve que pronunciar y fue mi mano derecha cuando a pedido de una importante Asociación civil de Jacksnville, di una conferencia sobre Sudamérica. Para esta conferencia me sirvió mucho el libro de Eudocio Ravines: "América Latina, un Continente en erupción".

Entre las personas que conocieron mis oficiales habían dos chicas que realmente eran bellísimas y además eran técnicas en enfermería. Cuando las invitamos a bordo y vieron nuestras enfermerías, pusieron el grito en el cielo, pues consideraron que eran cualquier cosa menos enfermerías; dijeron que el instrumental era ínfimo y muy viejo; habían unas cuantas medicinas y no tenían un sistema organizado para una mínima atención. En verdad no habíamos tenido tiempo en ocuparnos debidamente de este aspecto. Pero desde ese momento, Helen y Madelaine, que así se llamaban, fueron nuestras hadas madrinas, pues se aparecían derrepente en un taxi trayéndonos cajones con instrumentos recién salidos de fábrica, otras veces con medicinas en tal cantidad como para un pequeño hospital y muchos libros

sobre primeros auxilios y hasta uno sobre supervivencia en la mar. Jamás les preguntamos de dónde habían conseguido todos estos equipos y medicinas, sólo les demostramos nuestro profundo reconocimiento y para ellas fue su mejor recompensa...

Coincidió también en esta época la llegada del teniente 1ro. de Sanidad Naval Pío Aguilar, nombrado médico de la Comisión, quien ya encontró que nuestras enfermerías estaban admirablemente dotadas.

Los LSM, de acuerdo a la organización de la Marina norteamericana, usaban equipos de radio para comunicaciones sólo con un alcance de 250 millas. Los equipos que teníamos a bordo eran, pues, de este alcance y por lo tanto no eran suficientes para comunicarnos con nuestra Marina durante el viaje que deberíamos efectuar. Conversé de esto con el Comandante Harris en una agradable sesión de pisco sours. Me ofreció hablar con el Almirante Jefe de la Base Naval de Mayport, pues ellos contaban con equipos de mayor alcance. Al comienzo, el Almirante tajantemente dijo que no, pero el Comandante Harris se dio cuenta que estas cosas no eran para ser discutidas en una Oficina y le extendió una invitación a su casa, le ofreció darle una sorpresa con un nuevo trago. Mi mayordomo, especializado en preparar pisco sour, preparó también unos choritos a la chalaca que convencieron al Almirante, un hombre de una gran simpatía y muy culto y que me ofreció "ver la posibilidad de hacerlo".

Faltando dos días para nuestro zarpe tuvimos la grata sorpresa de recibir dos equipos TDE de radio de larga distancia con nueve cajones de repuesto para cada uno. Posteriormente, al entrar en aguas peruanas, le mandé un mensaje radial al Almirante agradeciéndole, en nombre de la Marina Peruana, su valiosa y gentil contribución.

Estábamos ya en los últimos días del término de nuestro recorrido y por lo tanto formulamos nuestro Plan de actividades.

Junio 1959:

15 al 20 de Junio: Pruebas en muelle.
Compensación de compases en el río Saint John.
Pruebas en la mar.

21 al 26 de Junio:

Día 22 y 23 Maniobras y ejercicios de ambos buques.
Día 24 Alistamiento logístico.
Preparativos viaje.

Día 25: Ceremonia de reafirmado del Pabellón.
A 11.00 horas oficiales y personal en puesto de ho-

nores en el muelle. Himno Nacional de EE.UU. Discurso del Jefe de la Comisión. Respuesta del Comandante de la Estación Naval. Afirmado de Pabellones. Himno Nacional del Perú.
Empavesado de unidades. Bendición de los buques por Capellán de la Base. Orden del Día por Jefe Comisión. Desfile. Honores al Pabellón. Toma de posesión por oficiales y tripulantes. Ocupar puestos de inspección.
Inspección material y personal por autoridades de la Base. Cocktail a bordo del B.A.P. Lomas.

Día 26 Zarpe a 09.00 horas con destino al Callao.

A las 19.00 del día 25, dimos una recepción en el Club de Oficiales de la Base. Asistieron cerca de 120 personas. Por intermedio de una amiga que era fly hostess de la línea aérea APSA me enviaron desde Iquitos tres docenas de orquídeas hechas de gramalote que eran exactas a las verdaderas. Las damas que asistieron a la recepción eran recibidas colocándoles esta flor, lo que causó sensación y la recepción fue un acto de verdadera amistad y camaradería. Nos costó en total 150 dólares, pues nuestros excelentes cocineros hicieron un menú muy original que gustó mucho a nuestros invitados "gringos".

Día 26 de Junio.– A 10.30 horas, el personal ocupa sus puestos de maniobra. Gran cantidad de personas en el muelle a despedirnos, entre ellos el Comandante del Atlantic Group Reserve y el Comandante de la Base Naval, oficiales, trabajadores civiles y amistades. 10.55, práctico a bordo. 11.00, zarpamos de la Base... ¡Adiós Grace, adiós Helen, adiós Madelaine! ¡Jamás olvidaremos esas caritas que tenían lágrimas en los ojos!... Al compás de "anchors away" ejecutado por la banda de la Base, los buques abrieron lentamente, y los pañuelos que revoloteaban como blancas gaviotas se hicieron cada vez más lejanos. 11.30, guardia de mar. 16.00, en la desembocadura del río Saint John deja el buque el práctico. Mando un mensaje por radio a los Comandantes del Grupo de reserva y de la Base agradeciendo atenciones.

Salimos a la mar; por fin somos parte de la Armada Peruana. Mando mi primera orden por señales de banderas: FORMAR BURRO, ETER CUATRO, RANCHO SEIS CERO CERO, COMPAS 106. A 18.40 se iza la señal: COMPAS 136, FORMACION COLUMNA ORDEN CERRADO, DESIGNACION AT - 6, AT - 7, DISTANCIA 400 METROS, VELOCIDAD 600 RPM.

Fuimos afinando el rumbo para navegar por sotavento de las Islas

Bahamas, atravesar luego el Canal del Viento entre Cuba y Haití, pasar frente a Kingston, Jamaica. A esta altura nos alcanzó la cola de un huracán que venía desde Cuba. Tuvimos balances hasta de 35 grados, pero los buques, muy marineros, se portaron muy bien, excepto que nadie durmió durante dos días. El 2 de julio, a 16.30 horas, fondeamos en la rada interior del puerto de Cristóbal. Recibimos la visita del agente del Canal y luego la de un capitán de corbeta de la armada americana que venía a presentar su saludo en nombre del Jefe del 15 Distrito Naval.

El 2 de julio, a 08.00 horas se inicia el pase del Canal de Panamá. 17.20 horas, fondo en la rada de Balboa. 19.00 horas zarpe con rumbo a Talara.

El 7 de julio, a 08.00 horas, se avista Talara; 10.15, práctico a bordo; 10.50,amarrado a muelle de petróleo. Visita del Capitán de Puerto capitán de fragata (r) Rafael Díaz Zumaeta. Día 8 de julio, a 08.00 se zarpa con rumbo al Callao.

A la vista del puerto del Callao, el 10 de julio, se ordena izar empavezado. Comienza la emoción, todos los buques fondeados en el puerto con empavesado al tope y tocando sirenas y pitos en señal de bienvenida, mientras los LSM, perfectamente pintados, en puesto de maniobra, enfilan a la rada interior en dirección al lado norte del muelle de submarinos en donde una compañía de marinería con banda de guerra se encuentra detrás de todo el Alto Mando de nuestra marina con el señor Ministro de Marina a la cabeza. A 09.55, buque insignia amarrado al muelle. Puestos de inspección; el señor Ministro y el Alto Mando a bordo.

No quiero terminar esta narración sin antes rendirles mi emocionado homenaje a los oficiales, oficiales de mar, cabos y marineros que formaron la primera dotación de estas naves y que con su alta moral, sacrificio, espíritu de cuerpo y admirable capacidad de trabajo supieron dar una lección de valor que concitó la atención no sólo del personal de la base de Green Cove Springs sino que trascendió mas allá del medio naval. Así lo confirma las expresiones aparecidas en el diario "The Florida Times - Unión", de Jacksonville, el día 14 de junio de 1959 que, a tres columnas, reproduce conceptos que en verdad nos honran.

De una de sus columnas, extractamos lo siguiente:

"De todos los extranjeros que han visitado la Estación Naval de Green Cove Springs en los años pasados, ningún grupo ha obtenido mayor popularidad que los nueve oficiales y los setenticuatro tripulantes de la Armada Peruana que arribaron el 1° de abril".

Y en otra parte de esta información al hacerle un reportaje al Comandante Harris, Jefe de la Estación, dice éste: "no es ninguna sorpresa que los peruanos tengan tan alta calificación; poseen una gran aptitud para aprender", y agrega:

"ciertamente su visita ha sido la más placentera desde todos sus aspectos y nos han dado una verdadera lección de trabajo".

En la bruma de los años, los recuerdos se mantienen latentes, algunos de estos hombres de la oficialidad y la tripulación ya nos han dejado; pero su espíritu, ese hermoso espíritu naval, se trasmite a las nuevas generaciones que es la esencia de nuestra tradición.



CONCURSO INTERNACIONAL DE ENSAYO

Convoca el INSTITUTO NAVAL *de los Estados Unidos de América*

Se invita al personal de la Marina de Guerra del Perú a participar en el referido Concurso, al que anualmente convoca el renombrado Instituto. Los trabajos premiados serán publicados en la revista "PROCEEDINGS".

Bases

Los autores participantes en el Concurso se harán acreedores a los siguientes premios: el primero, de $. 1,000; el segundo, de $. 750,00, y el tercero, de $ 500.00.

Los ensayos deben cubrir las áreas de estrategia, geografía y cultura que tengan vinculación individual o regional con las marinas de guerra y reflejar sus virtudes y sus relaciones con otras marinas. Podrán participar en el Concurso autores de todas las nacionalidades.

Los ensayos deberán ser originales y no pasar de 3,000 palabras. Deben ser remitidos a la Dirección de Información de la Marina, Cdra. 24 s/n. Av. Salaverry, Jesús María.

Los trabajos serán recepcionados hasta el 15 de Julio de 1996.

A los autores: indicar nombre completo, dirección, número de teléfono, datos biográficos.

El Instituto Naval de los Estados Unidos calificará los trabajos enviados y por carta avisará a los tres ganadores del Concurso.

El Instituto Naval publicará los ensayos ganadores del Concurso en la revista ***Proceedings***. Además seleccionará los trabajos que no alcanzaron adjudicarse los premios, los mismos que tendrán una compensación de un tanto por ciento.

CONCURSO INTERNACIONAL DE FOTOGRAFIA

Convoca el **INSTITUTO NAVAL** *de los Estados Unidos de América*

Se invita al personal de la Marina de Guerra del Perú, a participar en el referido Concurso, que anualmente convoca el renombrado Instituto. Los trabajos premiados serán publicados en la revista "PROCEEDINGS"

BASES

El Instituto Naval de Estados Unidos de América convoca al personal de las marinas de guerra al Concurso Internacional Anual en el área de Fotografía.

-Las fotografías podrán abarcar temas de índole naval o marítima de sus respectivos países y otros de los Estados Unidos. Todos pueden participar en el Concurso.

-El límite de fotos es de CINCO (05) por participante.

-La aceptación para el registro incluye fotografías en blanco y negro y fotografías a color o transparencias a color. No se aceptarán transparencias con arreglos o montajes.

-El tamaño mínimo de la impresión que se aceptará es de 8 x 10 cms.

-Los trabajos deben ser enviados previamente a la Dirección de Información de la Marina, hasta el 15 de Julio del presente año, la misma que las enviará directamente a International Navies Photo Contest, U.S. Naval Institute.

-Las fotos, impresiones o transparencias deberán ser correctamente enviadas, incluyendo el nombre, dirección y número de CIP o Libreta Electoral; además, adicionalmente, los datos de las fotos tomadas. No escribir en el reverso de la foto, tampoco sujetar con clips.

-Las fotos ganadoras del Concurso serán publicadas en el presente año, en la edición internacional de ***"PROCEEDINGS"***

-El Naval Institute considerará todos los otros trabajos enviados a Concurso.

-Los trabajos enviados a U.S. Naval Institute serán considerados de propiedad del oganizador del concurso.

Primer premio: $. 200 dólares.
Segundo y Tercero, con mensiones honrosas, de $. 100 y $. 50 dólares, respectivamente.