

B.A.P. Almirante Grau: tres buques, una misma tradición

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

El 23 de mayo del presente año se han cumplido venticinco años de la incorporación del actual buque insignia, crucero B.A.P. Almirante Grau, *tercer buque en nuestra marina en ostentar dicho nombre. El conmemorar este aniversario es también propicio para recordar a los buques que con el mismo nombre han servido con anterioridad en nuestra Armada*

La idea de que uno de los buques de nuestra Armada llevara el nombre del héroe de Angamos y Gran Almirante del Perú surgió durante la guerra misma, luego de ocurrido el combate inmortal, cuando el Congreso promulgó una Ley el 28 de octubre de 1879 la que en su artículo cuarto disponía que "Habrá siempre en la Escuadra Nacional una nave a la que se le dará el nombre del Contralmirante Grau".

Pero la dura situación de la posguerra, tras el hundimiento de los buques de nuestra Escuadra el 15 de enero de 1881 dispuesto por los propios jefes peruanos para evitar su caída en manos enemigas, postergaría por varios lustros aquel anhelo de contar con un buque que fuera nombrado Almirante Grau.

La lenta recomposición de la Escuadra se inició con la adquisición de los buques de transporte *Vilcanota,* en 1884, y luego el *Perú,* en 1885 (convertido en pontón en 1888), a bordo del cual la Escuela Naval reinició sus actividades. En 1889 llegó al Callao el crucero o cañonero *Lima,* al que, a pesar de su poco valor militar, se le puede considerar como el primer buque de guerra que tuvimos despues de la contienda del '79.

El primer *Almirante Grau*

La oportunidad esperada se daría, finalmente, en el año 1904 cuando gracias a la labor desplegada por la llamada Junta Patriótica, conformada por personajes civiles y militares destacados, se llevó a cabo una colecta popular para la compra de buques de guerra nuevos para nuestra Marina, los que como justo reconocimiento a nuestros máximos héroes llevarían los nombres de Almirante Grau y Coronel Bolognesi. Los fondos obtenidos por la Junta, sumados al empréstito de 600,000 libras peruanas gestionados por la administración del Presidente José Pardo ante el Banco Alemán transatlántico, fueron empleados para ordenar la construcción de dos cruceros de tipo explorador, de diseño similar a los Scout ingleses de los que la Real Marina inglesa poseía doce, a los astilleros ingleses Vickers Sons & Maxim. El contrato se efectuó en forma directa, estando la construcción bajo la supervisión de la misión naval nombrada para tal fin, jefaturada por el contralmirante Melitón Carbajal.

El *Almirante Grau* fue lanzado al mar en marzo de 1906. Al igual que su gemelo, el *Coronel Bolognesi*, desplazaba 3,200 toneladas, con 112 metros de eslora, 12.35 de manga y 4.75 de calado. Se hallaban armados con dos cañones de 152mm., ocho cañones de 76mm., ocho de 37mm., y dos tubos lanzatorpedos bajo la línea de flotación de 375mm. La propulsión era provista por dos máquinas alternativas de triple expansión de tipo vertical alimentadas



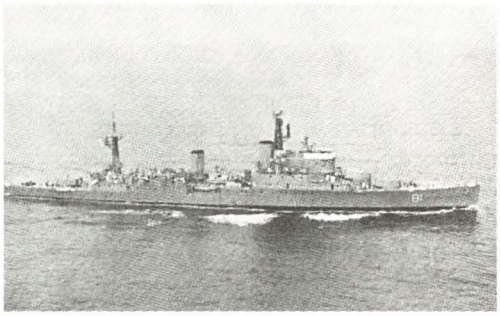
Primer *B.A.P. Almirante Grau*, construido en 1907, en Inglaterra. La foto data aproximadamente del año 1940.

con vapor generado por 10 calderas tubulares que le permitían desarrollar una velocidad de 24 nudos Entre otras innovaciones, estos buques poseían equipos de comunicación para telegrafía inalámbrica (TSH), y con ellos se introdujo nuestra Marina en la era de las telecomunicaciones. El *Almirante Grau,* al igual que su gemelo, se desempeñaría eficientemente a lo largo de su vida operativa, en especial durante los conflictos con Colombia de 1933, como buque insignia de la Fuerza Avanzada del Atlántico y también durante la guerra con el Ecuador de 1941, así como en las diversas operaciones y actividades mediante las cuales permitió la formación de numerosas generaciones de marinos. El final de su existencia llegaría en el año 1958 cuando fue dado de baja, con su gemelo, al cabo de 51 años de servicios.

El segundo *Almirante Grau*

Siendo indispensable efectuar la renovación de las unidades dadas de baja, el gobierno de aquel entonces dispuso las acciones necesarias para la adquisición de buques en el extranjero, lográndose concretar en Inglaterra la adquisición de dos cruceros pertenecientes a la clase Ceylon o clase Fiji modificada, rebautizados *Almirante Grau y Coronel Bolognesi.*

Este segundo *Almirante Grau,* que había servido en la Real Marina inglesa bajo el nombre de *Newfoundland,* inició su construcción el 9 de noviembre de 1939 en los astilleros de Swan Hunter & Wigham Richardson, en Wallsend on Tyne, siendo lanzado al mar en diciembre de 1941, y puesto en servicio el 1° de enero de 1943. Desplazaba 11090 toneladas a plena carga, con una eslora total de 169.3 m., una manga de 19.4m. y calado de 6.2m. El armamento estaba compuesto por nueve cañones de 152mm dispuestos en torres triples 8 de 102mm de doble propósito en torres dobles y 12 de 40mm, así como dos bancos triples de tubos lanzatorpedos de 533mm. Sus turbinas a vapor del tipo Parsons con engranajes reductores eran abastecidas de vapor por cuatro calderas tipo almirantazgo de tres colectores,



Segundo *B.A.P. Almirante Grau,* ex-HMS Newfoundland, adquirido en Inglaterra en 1959

generando una potencia total de 72.500 SHP y una velocidad de 31.5 nudos.

Durante la Segunda Guerra Mundial participó en diversas acciones en el Mediterráneo, entre ellas el bombardeo de posiciones enemigas en las islas griegas de Lampedusa, Linosa y Lampión, en la toma de Sicilia y posteriormente en otras acciones con la flota británica del Pacífico. El 6 de setiembre de 1945 le correspondería representar en la bahía de Tokio al gobierno británico durante la capitulación japonesa. Entre los años 1951 y 1952 sería sometido a una completa modernización. Su última acción importante bajo pabellón inglés la realizaría en el año 1956, como

integrante de las fuerzas anglo-francesas, hundiendo con su artillería a la fragata egipcia *Domiat* el 1° de noviembre, durante el conflicto por el canal de Suez.

El 30 de diciembre de 1959, al ser adquirido por el Perú con aportes en parte provenientes de una histórica colecta, recibió el glorioso nombre de Almirante Grau. Durante más de 13 años prestó importantes servicios a la Armada con dicho nombre, hasta que el 16 de mayo de 1973 fue rebautizado con el nombre de Capitán Quiñónes, en memoria del héroe de la Aviación Peruana caído durante la guerra con el Ecuador del ´41. Continuaría prestando servicios hasta 1980, en que fue dado de baja.

El actual *Almirante Grau*

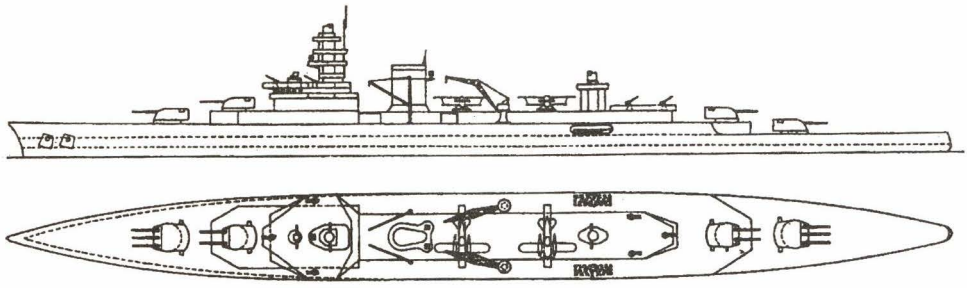
Durante el año 1972, viéndose la necesidad de reemplazar las unidades obsoletas e incrementar los buques de nuestra Escuadra, se iniciaron gestiones en Holanda para adquirir el crucero *De Ruyter* luego de conocerse que por razones económicas sería puesto en reserva. Concluidas las negociaciones y firmado el contrato de compra, luego de un periodo de tres meses de reacondicionamiento general, fue finalmente incorporado bajo el nombre de *Almirante Grau* el 23 de mayo de 1973.

Revisar la historia del actual *Almirante Grau,* muy ligada a la del *Aguirre,* resulta ser muy interesante y singular, para ello nos remontaremos hasta inicios del presente siglo, en que la mayor parte de las fuerzas navales holandesas se hallaban destinadas a defender sus posesiones coloniales en las Indias Orientales, territorios lejanos pero muy ricos en recursos, especialmente petrolíferos. En la década del 20, las Indias Orientales producían 20 millones de barriles de petróleo al año, ocupando el sétimo lugar a nivel mundial de los países productores. A pesar de ser conscientes de que se trataba de una región muy atractiva para el creciente Imperio Japonés, las autoridades navales holandesas se limitaron a planificar la construcción de una pequeña flota capaz de repeler inicialmente a cualquier agresor, con la esperanza de ser luego auxiliados por alguna potencia aliada, y además con la certeza de que un conflicto en el Lejano Oriente no sólo los involucraría a ellos.

En 1920, la Marina estaba conformada en su mayoría por unidades antiguas, siendo la excepción los nuevos cruceros *Java* y *Sumatra*[1] en proceso de construcción que habían sido diseñados por los astilleros alemanes Krupp-Germania a principios de la Primera Guerra Mundial.

Hacia 1930, los requerimientos establecidos para la flota destinada a las Indias Orientales era de tres cruceros, do-

1 Los cruceros *Java* y *Sumatra* fueron construidos entre los años 1916 y 1925, siendo destinados a servir en las Indias Orientales Holandesas. El *Java* fue hundido por los japoneses durante la batalla del mar de Java el 27 de febrero de 1942; mientras que el *Sumatra* acabó sus días empleado por los aliados como rompeolas artificial en la bahía de Seine, siendo varado allí el 6 de junio de 1944. Características: D: 6.670 tons.; E: 155,29 m.; M: 16,00.; C: 5,48m.; Armamento: 10 x 150 mm.; 4 x 10 ametralladoras AA.; capacidad para 12 minas; 2 hidroaviones Fokker C-VII.



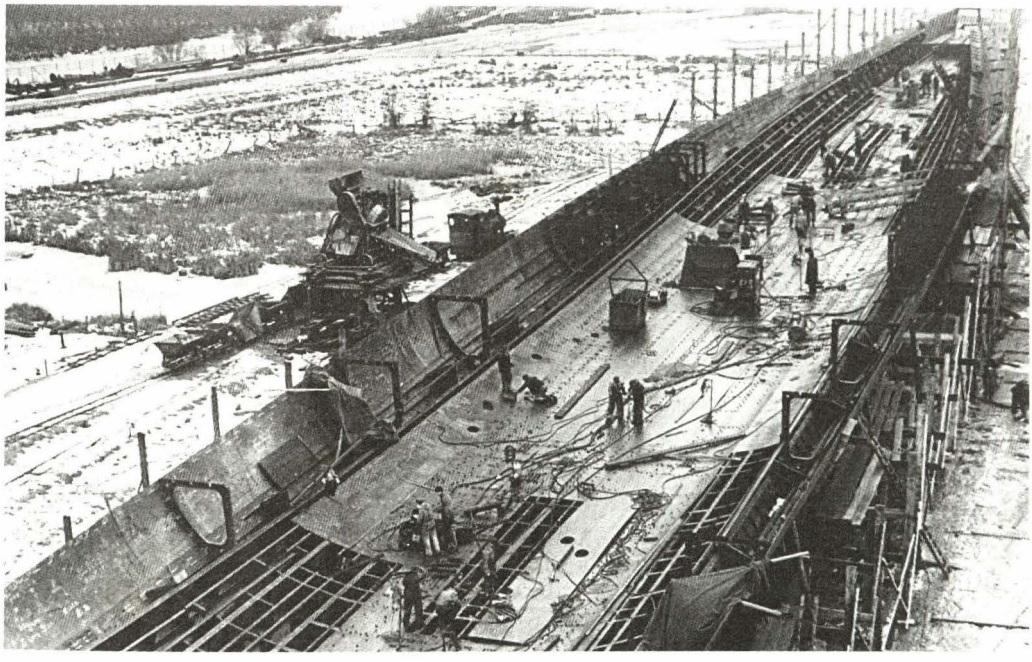
Plano del año 1938 en el que se muestra el diseño original del buque, destacando las dos torres triples y dos dobles de 152 mm. con las que debió contar el buque; una sola chimenea y dos hidroaviones de exploración Fokker.

ce destructores y dieciocho submarinos. El alto mando naval holandés le dio prioridad a la construcción de un crucero, cuatro destructores y seis submarinos; pero en 1932, replanteados los requerimientos, se determinó la necesidad de contar con dos cruceros de batalla así como los reemplazos de los cruceros de la clase Java, estimándose que los nuevos buques debían entrar en servicio entre los años 1941 y 1945. Sin embargo, debido a que la situación mundial empezaba a complicarse con el rearme de Alemania e Italia, así como la política agresiva que desarrollaba el Japón en Asia, la Marina, con la aprobación del parlamento holandés, decidió adelantar la construcción de los nuevos buques para inicios de 1939. Para el caso de los cruceros, el diseño elaborado por el arquitecto naval H´oft, era una derivación del *De Ruyter*[2] puesto en servicio en 1937, con mejoras en capacidad ofensiva, protección y en la planta propulsora.

El armamento original consistía en diez cañones de 150 mm. dispuestos en dos torres triples y dos torres dobles, seis montajes dobles de 40 mm antiaéreos y dos lanzadores triples de torpedos de 533 mm. Además estaba prevista la instalación de una catapulta para dos hidroaviones de exploración Fokker. La planta de propulsión contaría con turbinas tipo Parsons de 78.00 HP, de manufactura local, permitiéndoles desarrollar una velocidad de 32 nudos.

Estos serían los primeros buques holandeses en montar torres triples; todo el armamento sería fabricado en Suecia por A/B Bofors y su instalación se efectuaría en Holanda a cargo del Astillero Wilton Fijenoord, al que en un principio se le encargó la construcción de ambos, pero debido a que el astillero ocupaba una de sus dos gradas mayores en la construcción de buques mercantes, se decidió que el otro fuera construido en Rotterdam.

2 Este *De Ruyter*, de anterior construcción al que se trata en el presente capítulo, fue construido entre 1933 y 1936. Durante la batalla del Mar de Java, en febrero de 1942, enarbolando la insignia del Almirante holandés Karel Doorman al mando del escuadrón combinado ABDA, fue torpedeado y cañoneado por el crucero japonés Haguro, hundiéndose dos horas después, pereciendo al Almirante y 200 de sus tripulantes. Características: D: 7.548 tons., E: 168,30 m.; M: 15,70.; P: 5,10 m.; Armamento: 7 x 150 mm.; 10 x 40mm. AA.; 8 x 12.7 mm AA.; 2 hidroaviones Fokker C-XIW.



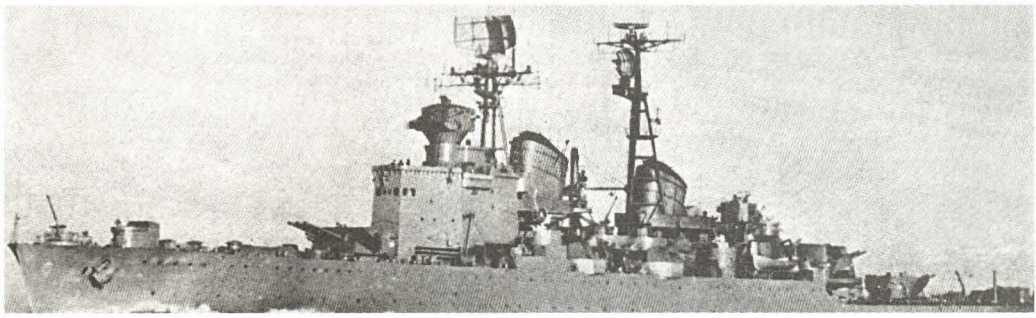
Fotografía tomada en diciembre de 1939 en el astillero Wilton Fijenoord de Schiedam tres meses después de la puesta en gradas del Eendracht (más tarde *De Ruyter* y actualmente *Almirante Grau*)

De esta manera, contratados los astilleros constructores, la puesta en gradas del primero, nombrado Kijkduin, se efectuó el 19 de mayo de 1939 en el Rotterdamse Droogdok Maatschappij, de Rotterdam. Su nombre sería posteriormente cambiado a *Eendracht*. El segundo buque, llamado *De Zeven Provincien*, en honor al buque insignia del Almirante Michiel Adriaenszoon De Ruyter[3], fue encargado al astillero Wilton Fijenoord Dok en Werf Maatschappij de Schiedam, colocándose la quilla el 5 de Setiembre de 1939, dos días después del inicio de la Segunda Guerra Mundial.

El rompimiento de hostilidades en Europa ocasionó que la disponibilidad de trabajadores disminuyera en todo el país, dado que en su mayoría fueron llamados al servicio activo para las fuerzas armadas afectando esto también a los astilleros. Por ello, las obras en los nuevos cruceros hubieron de continuar con lentitud.

Decidida la invasión a los Países Ba-

3 Almirante Michiel Adriaenzoon De Ruyter (1607-1676) destacado marino holandés que peleó al frente de la Armada de su país en varias batallas navales contra Inglaterra y Francia, muriendo a consecuencia de heridas recibidas en combate después de enfrentarse contra la escuadra del Almirante francés Duquesne en el golfo de Catania el 22 de abril de 1676.



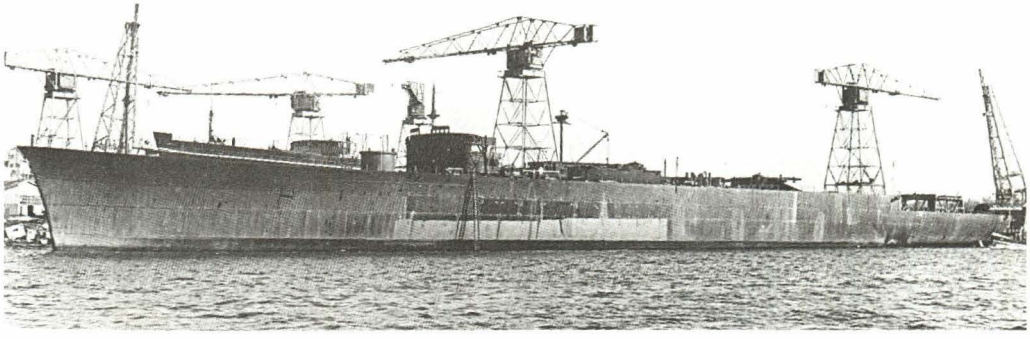
Crucero sueco *Gota Lejon* gemelo del *Tre Konor* en los cuales fue instalada la artillería original de los cruceros holandeses de la clase *De Zeven Provincien*.

jos por Hitler, ésta se efectuó el 10 de mayo de 1940, demorando cinco días la completa ocupación del territorio. Vanos resultaron los intentos holandeses para destruir e inutilizar los buques en construcción, puesto que los alemanes lograron recuperar una buena parte de ellos y prontamente dispusieron continuar su construcción a fin de incorporarlos a su Marina. De todos los buques de guerra capturados en construcción, los de mayor tamaño eran los dos cruceros. El *Eendracht* fue designado KH1, y el *De Zeven Provincien,* KH2. Las obras prosiguieron, aunque lentamente, a pesar de las acciones de sabotaje realizadas por la resistencia holandesa. En el KH2 o *De Zeven Provincien* los trabajos estaban más adelantados que en el otro, y en él los alemanes modificaron la proa dándole una forma más cóncava y pronunciada al igual que todos sus buques capitales, en lo que los germanos llamaban Atlantik bow. A partir de entonces esta característica lo diferenciaría de su gemelo.

Con el avance de la guerra, que se hacía adversa al III Reich, el interés por completar los cruceros disminuyó en favor de la construcción de submarinos y buques pequeños. Durante el mes de setiembre de 1944, cuando los alemanes empezaron a replegarse al Este a través de Francia y Bélgica, iniciaron la destrucción de todas las instalaciones portuarias y astilleros en la parte Oeste del país, llevándose lo que podría serles de utilidad. Estas acciones destructoras incluyeron el hundimiento de buques en las entradas de los canales de navegación a los puertos. Una acción similar se intentó efectuar en noviembre de 1944 en el puerto de Rotterdam para hundir el mercante *Westerdam,* lo que fue impedido por un acto de sabotaje de la resistencia. En vista de ello, y como no se contaba con otros buques, los alemanes alistaron al *KH2* para ser lanzado al mar, lo cual realizaron el 24 de diciembre del mismo año. Luego fue remolcado hasta el viejo astillero Wilton, de Rotterdam, preparándolo para bloquear la entrada al canal del puerto de Rotterdam.

Felizmente esta acción nunca se llegó a efectuar y con la liberación de Holanda, en mayo de 1945, se recuperaron ambos cascos, uno a flote y el otro aún en gradas.

Restablecida la paz, la Marina Holandesa, dentro de sus planes de reconstrucción, contempló la puesta en servicio de ambas unidades, para lo cual su diseño, que databa de la pre-guerra, tendría que ser modificado para incorporar los nuevos adelantos sobre guerra



El casco del *De Ruyter* a flote, tal como fue hallado al ingresar los aliados a Holanda. En un principio los alemanes pensaron terminar su construcción, pero luego intentaron fallidamente vararlo para impedir el avance de las fuerzas aliadas.

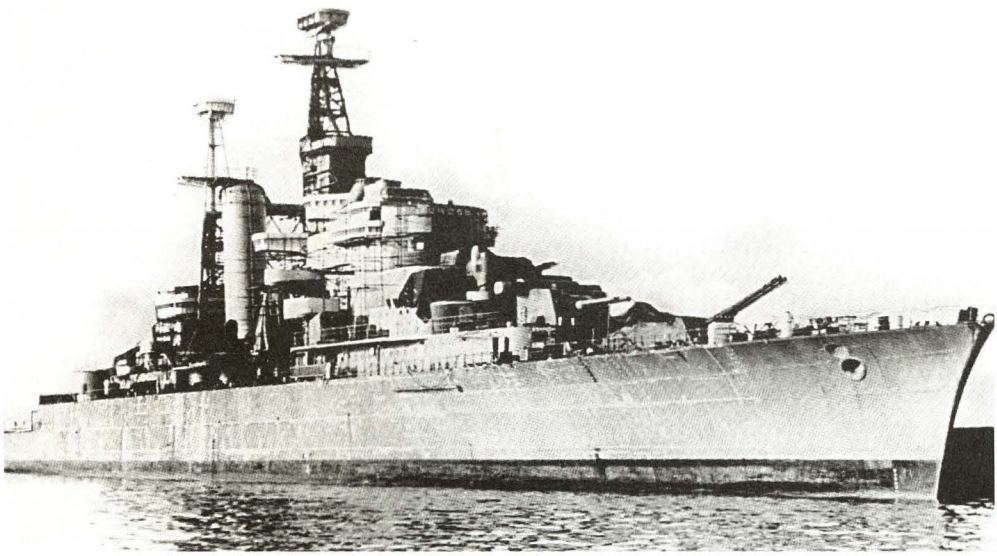
naval, así como todos los avances tecnológicos en especial en lo que respecta a sensores y control de tiro. Para tal fin contaron con asesoramiento y ayuda técnica británica, emprendiéndose a continuación la tarea de rehacer los planos, debido a que el armamento original mencionado, cuya entrega no se concretó y que debió ser suministrado por Suecia, fue empleado en los cruceros de dicho país de la clase *Tre Konor*[4].

Se procedió a seleccionar nuevo armamento que inicialmente consistió en cuatro montajes dobles de 152 mm. de nuevo diseño y cuatro montajes dobles de 57 mm. de tiro rápido, desechándose el uso de tubos lanzatorpedos. Completaban el armamento seis cañones de fabricación inglesa de 40 mm. MKV AA., pero finalmente se adoptaron ocho montajes simples Bofors suecos de 40 mm.

Estas armas, diferentes a las del diseño inicial de 1938, obligaron a redistribuir la ubicación de los pañoles de munición y sistemas asociados.

En lo que respecta a los sistemas de control de tiro, varias firmas holandesas trabajaron en forma conjunta para desarrollarlos, ocurriendo lo mismo en lo concerniente a radares y sensores

4 La marina rusa construyó dos cruceros de la clase *Tre Konor* puestos en servicio en 1947: El *Tre Konor* y el *Gota Lejon*, ambos artillados con el armamento originalmente destinado para los cruceros holandeses. Cabe mencionar que en 1969 existió un ofrecimiento para la venta del *Gota Lejon* al Perú, la cual no fue aceptada por la antigüedad del buque, pero sería finalmente Chile quien aceptara su compra en 1971, rebautizándolo *Almirante La Torre,* sirviendo hasta 1982.



El *De Ruyter* en 1951, meses antes de iniciar sus pruebas. Al igual que el *De Zeven Provincien*, el palo mayor originalmente se ubicaba detrás de la chimenea de popa, característica modificada luego de las pruebas iniciales en la mar.

que incorporaban todos los adelantos de la electrónica naval de la época. Estos no estarían listos hasta después de la puesta en servicio de ambos buques. El cambio mayor estuvo constituido por la adopción de un sistema de propulsión más sofisticado. De las tres máquinas y seis calderas originales, quedarían dos máquinas principales y cuatro calderas de manufactura británica-holandesa, las cuales se ubican en dos salas de máquinas. Así como el proyecto original contaba con una chimenea, el nuevo requería de dos, que, en un principio, fueron pequeñas, pero debido a las perturbaciones que ocasionarían los humos en los sensores y molestia en la superestructura aumentaron de tamaño.

Recordando lo experimentado con el anterior *De Ruyter*, hundido en 1942, los equipos de generación eléctrica fueron reubicados separadamente.

Otra modificación fue introducida a los sistemas de control de averías, que, bajo conceptos modernos, permitirían controlar y contrarrestrar rápidamente la inundación de cualquier sección del buque.

Similares conceptos fueron aplicados en la distribución de las áreas habitables, las que se dispersaron por todo el buque, cercanas a los puestos de comando de cada tripulante, evitando concentrarlas en una área.

En el diseño resultante las dimensiones y formas externas del casco originales no fueron alteradas, pero, debido a que la superestructura, armas y planta propulsora fueron modificadas, el desplazamiento resultante y el balanceo, entre otras características, se verían afectadas. Luego de minuciosos cálculos esto pudo ser salvado gracias al empleo de soldadura eléctrica y otros materiales como el aluminio.

Resulta interesante mencionar el

reiterado cambio en los nombres de estos buques: el buque hasta ese entonces conocido como *Eendracht,* se pensó rebautirzarlo con el nombre de *Karel Doorman* en honor al Almirante holandés muerto en la batalla del mar de Java en 1942 a bordo del anterior *De Ruyter;* pero esto no sucedió, puesto que el portaaviones comprado a la Gran Bretaña en 1948 adoptó dicho nombre; luego, por Decreto Real del 22 de julio de 1947, al *Endracht* se le cambió el nombre por el de *Kijkduin,* pero antes de su lanzamiento se efectuó un nuevo cambio de nombre, quedándose finalmente con el de *De Zeven Provincien*. En el caso de su gemelo, los cambios no fueron tan numerosos dado que al llamarse De Zeven Provincien pasó a ser De Ruyter. Así, con sus nombres definitivos, en agosto de 1950, se efectúa la botadura del *De Zeven Provincien* siendo amadrinado por la Reina Juliana.

En ambos, la artillería fue instalada en 1951, y prosiguiendo las obras, en 1953, durante la primavera,el *De Ruyter,* inició sus pruebas en el mar, navegando hacia el norte, lo más cerca posible del Ártico, a fin de probar sus equipos bajo las duras condiciones invernales allí reinantes, realizándolas en forma satisfactoria.

Como resultado de las pruebas, se determinó que en ambos buques el mástil posterior, que originalmente se hallaba ubicado detrás de la chimenea, sería colocado adelante de la misma a fin de evitar que la antena de radar fuera afectada por los humos.

Finalmente, luego de tan largo periodo de construcción, fueron entregados al servicio activo el *De Ruyter* el 18 de noviembre, seguido por el *De Zeven Provincien* el 17 de diciembre. El *De Ruyter,* entre enero y marzo del siguiente año, recorrió diversos puertos por el Atlántico. Entre setiembre y noviembre de 1955 viajó a las Antillas Holandesas, coincidiendo con la visita oficial que realizaba la Reina Juliana y su hijo el Príncipe Bernardo.

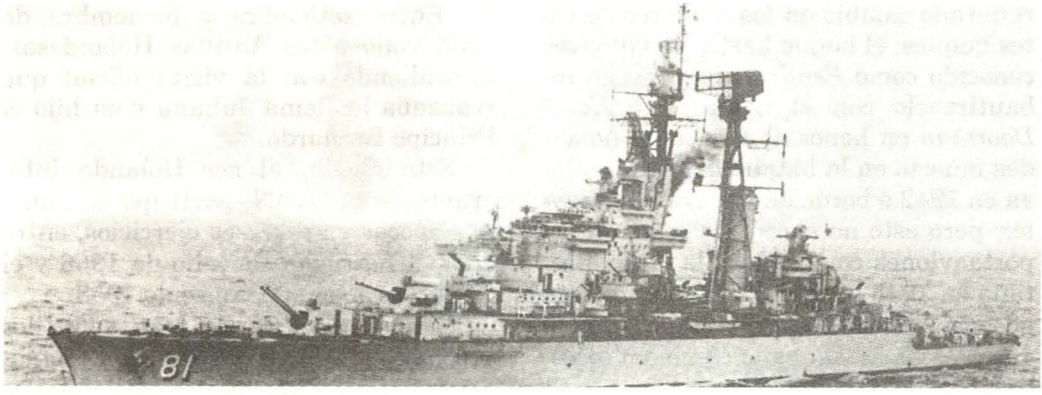
Este buque, al ser Holanda integrante de la OTAN, participó en aquellas épocas en diversos ejercicios, entre ellos el *Fairwind* de julio de 1956 y el *Ship Shape* en setiembre de 1958.

Cuando el Shah de Irán visitó los Países Bajos, el *De Ruyter* fue designado para transportarlo desde Aarhus hasta Amsterdam. En aquel entonces era el buque insignia de la flota.

Hacia fines de los '50 la tendencia en lo que a armas antiaéreas se refiere era de dotar a los buques de misiles para contrarrestar la creciente amenaza que representaban los aviones de reacción que habían aparecído en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial. La nueva arma fue desarrollada principalmente aprovechando los experimentos misilísticos efectuados por los alemanes, y tras años de investigación, desarrollo y experimentación, los misiles se perfilaron como un elemento antiaéreo efectivo. Así, los norteamericanos dotaron a sus unidades con los misiles marraire Terrier como principal defensa antiaérea, mientras que los ingleses hacían lo propio con los Seaslug y luego con los Sea-Cat. La Marina Holandesa tuvo interés en dotar a sus cruceros con estas novedosas armas y, tras diversas evaluaciones, se escogió el sistema Terrier.

La instalación de los Terrier, que implicaba una transformación estructural, estuvo contemplada para ambos buques pero, por razones económicas, los trabajos se realizaron únicamente en el *De Zeven Provincien*.

El *De Ruyter*, sin modificaciones, continuaría operando en las mismas



El *Almirante Grau* navegando durante la Revista Naval en conmemoración del Centenario del Combate Naval de Angamos.

condiciones.

Dentro de los planes de renovación de la Marina Holandesa en los inicios de la década de los ´70, se hallaba la construcción de dos fragatas misileras de 5,400 Tns., de la clase Tromp, las que remplazarían a los dos cruceros. De esta forma, el *De Ruyter* prestó servicios hasta el 26 de enero de 1973, fecha en la que se le retiró del servicio.

El interés por su compra por parte del gobierno peruano se hizo efectivo en marzo, y, luego de ser recorrido, se le rebautizó con el nombre de *Almirante Grau,* afirmándose el pabellón el 23 de mayo como se ha mencionado anteriormente.

Su viaje al Callao lo realizó en compañía del nuevo destructor misilero *B.A.P. Palacios*, arribando a nuestro primer puerto el 11 de julio de 1973, siendo recibido multitudinariamente por la población, autoridades navales y del Gobierno entre las que se hallaba el Jefe de Estado, recordándonos, en aquella fecha, los acontecimientos vividos cuando arribaron años atrás sus antecesores.

El *Almirante Grau*, en los años que siguieron a su arribo al Perú, debió ser sometido a trabajos de mantenimiento y recorrido para elevar su operatividad, pero ciertas limitaciones presupuestales no permitieron se llevaran a cabo en su totalidad.

Habiendo variado en la década del ´80 el balance de las fuerzas navales en la costa del Pacífico Sudamericano, nuestra Fuerza de Superficie requería contar en aquellos momentos con un buque insignia en sus dos fuerzas de tarea componentes , debiendo poseer cada una de ellos la suficiente capacidad de autodefensa para garantizar su supervivencia en condiciones de combate sumamente adversas, y con capacidad de comando, control y comunicaciones que le permitiesen ejercer el comando de una fuerza naval , así como, con los equipos de a bordo, poder suplir las capacidades que a dicha fuerza le faltare, como la detección e identificación a grandes distancias, capacidad de bombardeo a objetivos terrestres, y una gran capacidad para la guerra electrónica.

Cuando se decidió la modernización del *Grau,* se tomó como ejemplo el plan de modernización emprendido por la Marina de los Estados Unidos en sus



El *Almirante Grau*, durante el proceso de modernización en Amsterdam, 1986.

cuatro acorazados de la clase Iowa , que en 1981 contaban con 38 años de haber sido comisionados.

Por otro lado, durante la Guerra de las Malvinas, la mayor parte de unidades inglesas hundidas, a pesar de estar dotadas de una gran capacidad de detección y de misiles, demostraron que su talón de aquiles se hallaba en su poca capacidad de absorción de daños debido a su casco débil y deficiente sistema de control de averías.

En el caso del *Grau*, siendo un buque con casco dotado de mayor espesor debido a su protección lateral (blindaje) de 4 pulgadas de espesor, al mejorar su sistema de control de averías, se incrementaba la capacidad de absorción de daños.

Asimismo, modernizando y recorriendo los equipos componentes de la artillería principal, dotándolo con sistemas de misiles, de defensa puntual y mejorando los sistemas de control de tiro, se lograría aumentar su capacidad ofensiva/defensiva .

Las posibilidades anteriores, sumadas a la modernización de la planta propulsora de gran flexibilidad que posee, le otorgarían al buque ciertas ventajas con respecto a unidades de construcción reciente, constituyendo este plan de modernización una alternativa menos costosa que la de adquirír un buque nuevo.

Para la determinación de los trabajos de modernización y reparación necesarios para llevar al buque a sus mejores condiciones de operatividad contrató a la firma Yard, de Escocia, la cual definió la nueva configuración requerida por el crucero, de acuerdo a su perfil operacional.

Luego de ello se invitó a varias empresas extranjeras especialistas en sistemas de armas y electrónica, con el requisito de que cada una de ellas se presentara en forma conjunta con un astillero de primer orden.

De todas las empresas presentadas se preseleccionaron a seis firmas postoras, y, en mayo de 1983, el Consejo Superior de Marina, luego de una rigurosa selección, escogió al consorcio formado por las empresas holandesas Hollandse Signal Apparatten B.V.(HSA) subsidiaria de la PHILIPS N.V. y el astillero Amsterdamse Droogdok Maatschappiij (ADM), este último ubicado en la ciudad de Amsterdam , con el que se firmó contrato el 6 de agosto de 1983.

Luego, el 30 de marzo de 1984 el Banco de la Nación, como agente financiero del Estado Peruano, firmó contrato para financiar los trabajos con el Amsterdem - Rottterdam Bank N.V.

A fín de preparar el buque para su viaje hacia Holanda, el SIMA efectuó las obras necesarias a partir de julio de 1984, estando previsto el zarpe para la primera quincena de enero de 1985; pero esto no ocurrió debido a que el día 3 del mismo mes, el embajador de Holanda en nuestro país, informó al ministro de Marina que el astillero ADM se hallaba en problemas financieros, y ante esta situación el Alto Mando Naval determinó que el *Grau* no viajara hasta

que se solucionara el impase ocurrido.

La alternativa planteada por el consorcio con el aval del Ministerio de Finanzas holandés era la sustitución del Astillero ADM declarado en quiebra, por el astillero Amsterdam Naval Services (ANS) que se había formado en sustitución del anterior, que pretendía asumir las responsabilidades y obligaciones del ADM. Esto no fue aceptado por nuestra Marina y se exigió que la Hollandse Signaalapparaten, asumiera la responsabilidad total del contrato de su socio solidario quebrado.

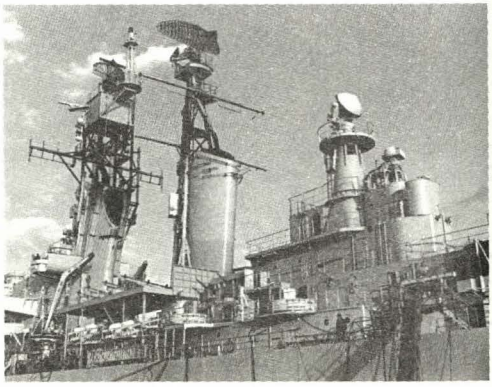
La solución a lo anterior surgió luego que las partes involucradas realizaron una serie de negociaciones en nuestro país aceptando finalmente la HSA asumir la responsabilidad total del contrato.

Salvado este inconveniente, se dispuso el zarpe del buque el 28 de febrero, efectuando escalas breves en Colón y en San Juan de Puerto Rico, arribando al puerto de Amsterdam el 25 de marzo.

Luego, el día 8 de abril amarraba al muelle Nro. 35 del ADM. De conformidad al contrato, los trabajos se iniciaron el 10 de abril habiéndose proyectado concluirlos el 13 de octubre de 1987.

Posteriormente la dotación retornó al Perú, quedando el buque a cargo del astillero. Nuevos problemas surgieron cuando el 28 de julio de 1986 el gobierno, en una medida de corte político sin precedentes dispuso limitar los gastos de la reconstrucción, pero felizmente los trabajos continuaron, determinándose la culminación de algunos de ellos en las instalaciones del SIMA-Callao.

En lo que respecta a la modernización, se contemplaba inicialmente la instalación de un sistema de misiles mar-mar Otomat, dos sistemas de misiles antiaéreos Albatros, sistema lanzacohetes Sagaie y Dagaie, y un nuevo sistema de control de tiro, de comando y control de guerra electrónica y de telecomunicaciones, así como radares nuevos. A la par de lo anterior, se le recorrería íntegramente la planta de propulsión.



Detalle de las reformas efectuadas en la superestructura y mástiles del *Grau* para recibir los nuevos equipos y sensores, durante el proceso de modernización en 1986.

Durante la ausencia del *Almirante Grau*, el *Aguirre* asumió las funciones de buque insignia, y por decreto presidencial del 7 de agosto de 1986, adoptó transitoriamente el nombre de *Almirante Grau.*

A mediados de1987, la dotación del *Grau* se hizo cargo nuevamente del buque, realizando en un tiempo récord el reacondicionamiento de las áreas habitables no incluidas en los trabajos efectuados, así como recibir la instrucción para operar los nuevos equipos instalados. Finalmente, concluidos los preparativos para su retorno al Callao, zarpó a su destino el 23 de enero de 1988, arribando a nuestro primer puerto el 15 de febrero siguiente. En dicha fecha, tanto el *Grau* como el *Aguirre* retornaron a sus nombres.

Con respecto a este último, el 18 de enero había iniciado un viaje de ins-



Vista desde popa en la que se muestra las dos torres dobles de 152 mm. y los dos montajes de 40 mm Breda-Bofors instalados en 1996.

trucción con cadetes al extranjero, visitando los puertos de Balboa (Panamá), La Guayra (Venezuela), Cartagena (Colombia) y a su retorno efectuó recaladas en Paita y Talara, encontrándose en este último puerto cuando llegaba el *Grau* al Callao.

Luego de su arribo, los trabajos pendientes en el *Grau,* fueron progresivamente ejecutados en las instalaciones del SIMA-Callao. En la actualidad cuenta con ocho rampas de misiles marmar Otomat MK-2 instaladas en 1993, y, a mediados de 1996, fueron instalados dos montajes dobles de 40 mm/70 Cal. provenientes del ex *B.A.P. Palacios* que reemplazaron a los cuatro montajes simples del mismo calibre ubicados hacia proa. Por el motivo anterior fue reclasificado como crucero ligero misilero (CLM).

Para el Viaje de Instrucción al extranjero, de 1994, efectuado a los puertos chilenos de Iquique y Valparaíso, le correspondió al *Almirante Grau* desempeñar tal comisión en forma satisfactoria.

Resulta importante destacar que tanto este buque como el *Aguirre* son los únicos sobrevivientes de la era de los buques con blindaje y con cañones de grueso calibre, y que, gracias a un adecuado mantenimiento y operación, aún pueden prestar valiosos servicios, tal como quedó demostrado durante su



desempeño como buque escuela en los dos viajes de instrucción realizados al extranjero, así como los efectuados en el litoral peruano y en situaciones bélicas, asumiendo las funciones de buque insignia de la Fuerza de Tarea asignada al teatro de operaciones marítimo durante los conflictos fronterizos con el Ecuador en los años de 1981 y 1995.

A bordo de esta poderosa unidad de combate, en cuyo escudo se puede leer el lema "Poder y Gloria", imbuidos de la tradición y mística del Gran Almirante del Perú, Don Miguel Grau, continúan formándose hoy las nuevas generaciones de marinos peruanos.

Bibliografía

- *El Comercio*, Suplemento especial, ed. del 11 Julio 1973. 12 pp.
- *Jane's Fighting Ships*, ediciones varias.
- *Conway's All The World Fighting Ships,* 1922-1946.
- Naval Institute Press, Annapolis.
- *Von Munching, L. H.NI. M.S. De Zeven Provincien C-802.* En Warship International N°4, 1976. pp. 251-262.
- *Koninklijke Marine, Scheppen varen historie in Hr. Ms.* De Ruyter en Jaarboek van de Koninklijke Marine, 1973. pp. 346-349
- Royal Netherlands Navy, Welcome on board HNLM De Ruyter. Royal Netherlans Navy Information Service, The Hague, 1967.
- Royal Netherlands Navy Institute of Maritime History, *The history of a famous ship. HNLMS De Zeven Provincien.* Inédito.
- *Conway's History of the ship: Steam Steel & Shellfire. The Steam Warship 1815-1905.* Richard Woodman Ed. 1997.