# El crucero ligero misilero BAP *Almirante Grau*: un buque de tres épocas y el último de su tipo

**Capitán de Navío John Rodríguez Asti**
Licenciado en Ciencias Marítimo-Navales por la Escuela Naval del Perú. Calificado en Ingeniería Naval (1989) y especialista en Historia. Bachiller en Humanidades con mención en Historia en la Pontificia Universidad Católica del Perú (2000), Magíster en Política Marítima por la Escuela Superior de Guerra Naval (2009), Magister en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia, España (2014), doctorando en el Programa de Doctorado de Historia, Geografía e Historia del Arte, de la Universidad de Murcia, España (2015). Miembro de Número del Instituto de Estudios Histórico Marítimos y Miembro de la Asociación Española de Historia Naval y Marítima. Miembro Asociado del Corbett Centre For Maritime Studies del King´s College, London. Docente en la Escuela Naval del Perú y en la Escuela Superior de Guerra Naval. Profesor visitante en la Universidad de Murcia. Actualmente se desempeña como Subdirector en la Dirección de Intereses Marítimos.



**RESUMEN**
El 19 de octubre, se llevó a cabo en el muelle antedique de la Base Naval del Callao la ceremonia de arriado del pabellón del BAP *Almirante Grau*, crucero ligero misilero que durante 44 años estuvo al servicio de la Armada como buque insignia.
Este acontecimiento resulta ser relevante, no solo por el retiro de la mayor unidad de combate que ha tenido nuestra Armada, sino también porque marca el final de la época en la que la artillería se constituyó como arma principal a bordo de los buques de guerra.

**PALABRAS CLAVE**
BAP *Almirante Grau*, Guerra del Pacífico, Conflicto del Cenepa, cruceros.

**ABSTRACT**
On October 19th, Admiral Grau was carried out in the wharf of the Naval Base of Callao the hoisting ceremony of the flag in BAP *Admiral Grau*, the light missile cruise that during 44 years was in service as flagship of the Peruvian Navy.
This event turns out to be relevant not only because of the retirement of the biggest combat unit that our Navy has had, but also because it marks the end of the epoch in which the artillery comprised the main weapon on board of the warships.

**KEYWORDS:**
Bap Admiral Grau, war of the Pacific, Cenepa Conflict, Cruisers.

## Un nombre con tradición

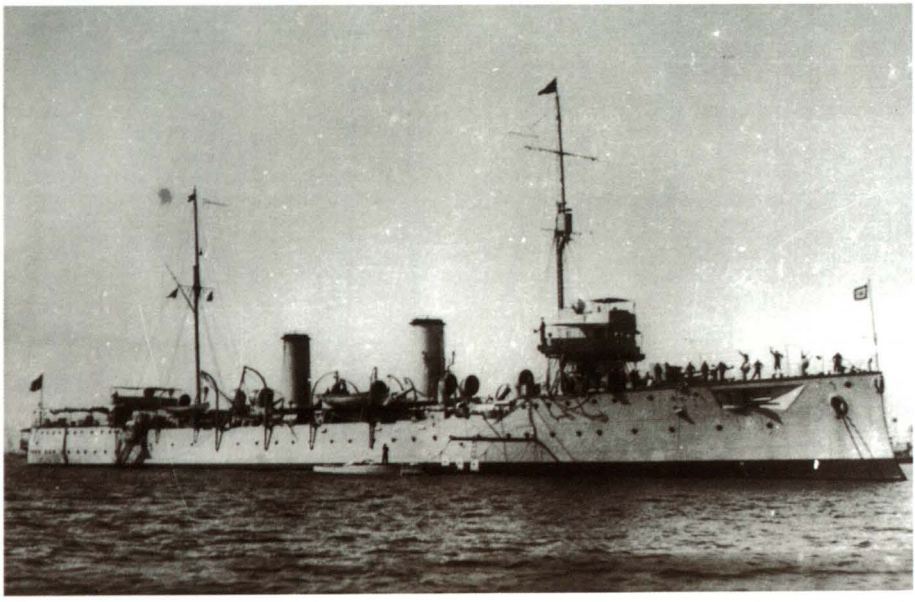
La idea para que un buque de la Escuadra llevase el nombre del héroe de Angamos y Gran Almirante del Perú surgió durante la guerra con Chile, con la ley promulgada el 28 de octubre de 1879 por el Congreso, que en su artículo cuarto disponía que *"habrá siempre en la Escuadra Nacional una nave a la que se le dará el nombre del Contralmirante Grau".*

• Artículo recibido el 8 de diciembre de 2017, aprobado para su publicación el 12 de diciembre de 2017

Sin embargo, la pérdida del poder naval peruano tras el hundimiento de nuestra Escuadra el 15 de enero de 1881, para evitar que cayera en manos enemigas, y las severas condiciones de la posguerra, postergaron por varios lustros aquel anhelo de contar por un buque que fuera nombrado *Almirante Grau*.

La oportunidad tan esperada finalmente se daría en 1904, cuando, a iniciativa de la Junta Patriótica, conformada por personajes civiles y militares distinguidos de la época, se realizó una colecta popular para la compra de buques de guerra nuevos para nuestra Marina, los cuales, como justo reconocimiento a nuestros máximos héroes, llevarían los nombres de *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*. Entonces, con los fondos obtenidos por la Junta y un empréstito de 600 000 libras peruanas obtenido por el Gobierno, se ordenó a los astilleros ingleses Vickers, Sons & Maxim la construcción de dos cruceros de tipo explotador de diseño similar a los de la clase Scout de los que la Real Marina británica poseía 12.

El *Almirante Grau* fue lanzado al mar en marzo de 1906. Al igual que su gemelo, el *Coronel Bolognesi*, desplazaba 3200 toneladas y se hallaba dotado de artillería moderna según la época. Entre otras innovaciones, estos buques poseían



Crucero explorador *Almirante Grau*, construido en Gran Bretaña entre 1904 y 1907, primera unidad de la Armada Peruana en llevar el nombre del héroe de Angamos. Prestó servicios hasta 1958. (AHM).




En 1959, la Armada adquirió en Gran Bretaña el crucero ligero HMS *Newfoundland*, que rebautizado BAP *Almirante Grau*, reemplazó a su predecesor retirado del servicio un año antes. (Servicio Aerofotográfico Nacional).

equipos de comunicación para telegrafía inalámbrica (TSH), y con ellos se introdujo nuestra Marina en la era de telecomunicaciones. El *Almirante Grau* se desempeñaría eficientemente a lo largo de su prolongada vida operativa, en especial durante el conflicto con Colombia de 1932-1933, el conflicto con Ecuador de 1941, así como en las diversas comisiones, ejercicios y viajes de instrucción, gracias a los cuales se formaron numerosas generaciones de marinos en sus cubiertas. El final de su existencia llegaría en junio de 1958, al ser dado de baja al lado de su gemelo, tras completar ambos 51 años de servicio.

## El segundo *Almirante Grau*

Durante la década de 1950, el alto mando naval peruano había determinado la necesidad de modernizar y fortalecer las fuerzas navales. A ello contribuyó notablemente el Plan de Ayuda Mutua norteamericano, que se tradujo en la adquisición de diversas unidades de primera línea y auxiliares, dentro de las que destacaban los tres destructores escolta adquiridos en 1951, así como los cuatros submarinos tipo "S" (clase Mackerel modificada) construidos en los astilleros de la Electric Boat Co. entre 1954 y 1956. Pese a ello, de acuerdo con estudios y con un plan de adquisiciones elaborado por un comité de trabajo

a cargo del Contralmirante Carlos Monge Gordillo en agosto de 1958, aún quedaba pendiente, entre otras, la adquisición de dos unidades de combate tipo ligero, también destinados a reemplazar a los dos dados de baja.

Con la aprobación gubernamental, se procedió a ejecutar las acciones necesarias para la adquisición de buques en el extranjero. Así, se concretó en Gran Bretaña la compra de dos cruceros pertenecientes a la clase Ceylon o clase Fiji modificada, que fueron rebautizados como *Almirante Grau* y *Coronel Bolognesi*.

El segundo *Almirante Grau* había sido lanzado al mar en diciembre de 1941 y puesto en servicio en la Real Marina británica con el nombre de *Newfoundland* el 1 de enero de 1943. Durante la Segunda Guerra Mundial participó en diversas acciones en el Mediterráneo y en el Pacífico. Fue modernizado entre 1951 y 1952, y cuatro años más tarde tomó parte en el conflicto de Suez, donde hundió con su artillería principal a la fragata egipcia *Domiat*. Acorde con la reducción de fuerzas navales dispuesta por el Defence Review, fue pasado a la reserva en junio de 1959 en el puerto de Portsmouth. Luego de las gestiones por parte del Gobierno peruano, el 30 de diciembre del mismo año fue comisionado por la Armada nacional con el nombre de *Almirante Grau*. Durante más de 13 años prestó importantes servicios a la Armada, hasta que el 16 de mayo de 1973 fue rebautizado con el nombre de *Capitán Quiñones* en memoria del héroe de la Aviación peruana caído durante la guerra con Ecuador de 1941. Este buque continuó de servicio hasta 1980, año en que fue dado de baja.



Crucero ligero holandés *De Ruyter*, adquirido en 1973 por la Armada Peruana y rebautizado *Almirante Grau*, convirtiéndose en el tercer buque en llevar dicho nombre. (Instituut voor Maritieme Historie).

## El tercer *Almirante Grau*

Durante 1972, viéndose la necesidad de reemplazar las unidades que iban convirtiéndose en obsoletas, así como incrementar el número de buques de nuestra Escuadra, se iniciaron gestiones en Holanda para adquirir el crucero *De Ruyter*[1], 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 a nuestra Escuadra bajo el nombre de *Almirante Grau*, el 23 de mayo de 1973.



Crucero BAP *Almirante Grau*, navegando en cercanías de la isla San Lorenzo, 7 de enero de 1974. (Servicio Aerofográfico Nacional).

1. Este buque, originalmente diseñado en la década de 1930 para operar en las Indias Orientales Holandesas con base principal en Surabaya (actual Indonesia) en reemplazo de los cruceros *Java* y *Sumatra*, fue diseñado bajo los términos del Tratado Naval de Londres de 1930 (de allí su clasificación como crucero ligero al montar artillería de 152 mm) fue construido en el astillero Amsterdamse Droogdok Maatschappij de Ámsterdam entre 1939 y 1953, y originalmente era gemelo del crucero Hr.Ms. *De Zeven Provinciën* (adquirido por el Perú en 1976 y rebautizado *Aguirre*).
Debido a la invasión alemana en mayo de 1940, los trabajos de construcción se paralizaron, pero fue retomada por los germanos quienes efectuaron ciertas modificaciones al diseño, dentro de las que resaltaba la proa lanzada o "*Atlantik bow*". Con intenciones de concluir pronto el buque, pese a los actos de sabotaje de la resistencia holandesa, el ahora denominado *KH-1*, fue lanzado al mar el 24 de diciembre de 1944; sin embargo, pocos meses después ocurrió la liberación de Holanda y el buque fue hallado a flote e inconcluso.
Concluida la guerra, el proyecto del buque fue modificado con apoyo británico, incorporando los adelantos tecnológicos de la época, siendo rediseñado totalmente, entrando en servicio recién en 1953.

Luego de ser afirmado el pabellón bicolor el 23 de mayo de 1973, su arribo al Callao se produjo el 11 de julio del mismo año, en compañía del destructor misilero *Palacios*, y se incorporó a la Fuerza Naval del Pacífico. Desde su arribo hasta 1984, tomó parte en la mayoría de los operativos de entrenamiento y maniobras realizadas por nuestra Escuadra. Quizás la más memorable revista naval que encabezó como buque insignia ocurrió el 6 de octubre de 1979, en conmemoración del centenario del combate naval de Angamos.

De igual manera, fue destacable su participación con otras unidades de la Fuerza de Superficie, durante las operaciones navales llevadas a cabo durante el conflicto con Ecuador en 1981.

## El primer proyecto de modernización y el viaje a los astilleros de origen

Habiendo variado en la década de 1980 el balance de las fuerzas navales en la costa del Pacífico sudamericano, el alto mando naval determinó que nuestra fuerza de superficie requería contar en aquellos momentos con un buque insignia en sus dos fuerzas componentes de tarea. Cada una de ellas debía poseer 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. Dentro de las capacidades operacionales requeridas, se hallaban la detección e identificación de contactos a grandes distancias, capacidad de bombardeo a objetivos terrestres, y una gran aptitud para la guerra electrónica. El *Almirante Grau* resultaba ser una plataforma idónea para cumplir con tales propósitos, pero se hacía necesaria una modernización y actualización de su equipamiento.

Sin embargo, antes de tomar cualquier decisión al respecto, la viabilidad de modernizar y prolongar la vida útil del *Grau* fue debidamente analizada por un comité de trabajo. Dentro de los criterios que se adoptaron, se tuvo en cuenta el plan de modernización emprendido por la Marina de Estados Unidos en sus cuatro acorazados de la clase *Iowa*[2], que en 1981 contaban con 38 años de

2. Los acorazados de la clase Iowa, construidos durante la Segunda Guerra Mundial, tres de ellos fueron puestos en reserva (mothballs) entre 1948 y 1949, reactivados durante la guerra de Corea, y vueltos a la reserva progresivamente entre los años 1953 y 1958. En 1968 únicamente el *New Jersey* fue puesto en servicio, operando en misiones de bombardeo a las costas vietnamitas, pero nuevamente retornó a la reserva en diciembre del año siguiente. En 1980, como resultado de la situación internacional en Afganistán e Irán, se reconsideró reactivar y modernizar a los cuatro buques, los cuales, dotados de nuevos sensores, misiles Harpoon y Tomahawk, reingresaron al servicio en 1982, participando uno de ellos en la Guerra del Golfo. Sin embargo, por razones económicas fueron pasados a la reserva entre 1990 y 1991.

haber sido comisionados. Por otro lado, durante el conflicto de las Malvinas, buena parte de las unidades de superficie británicas hundidas demostraron que su talón de Aquiles se hallaba en su poca capacidad de absorción de daños, debido a su casco débil y a un deficiente sistema de control de averías.

En el caso del *Grau*, debido a que era un buque con casco dotado más robusto debido a su protección lateral (blindaje) de 101,6 mm de espesor, se le mejoró su sistema de control de averías, lo que traería consigo una mayor capacidad de absorción de daños.

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

Las posibilidades anteriores, sumadas a la modernización de la planta propulsora de gran flexibilidad que poseía, le otorgarían al buque ciertas ventajas con respecto a unidades de construcción reciente, por lo que, en términos generales, frente a la adquisición de una unidad totalmente nueva, la modernización del Grau resultaba ser una alternativa menos costosa.

Una vez decidida llevar a cabo la modernización, la Marina contrató los servicios de la firma consultora escocesa *YARD*[3], con la finalidad de definir la nueva configuración requerida por el crucero, de acuerdo con su perfil operacional, así como para que recomendara los nuevos sistemas y equipos necesarios a bordo, y todos los trabajos de modernización y mantenimiento respectivos.

Luego de ello, se invitó a varias empresas extranjeras especialistas en sistemas de armas y electrónica, con el requisito de que cada una se presentara en forma conjunta con un astillero de primer orden. De todas las empresas inscritas se preseleccionaron seis firmas postoras. En mayo de 1983, el Consejo Superior de Marina, luego de una rigurosa selección, escogió al consorcio formado por las empresas holandesas Hollandse Signaal Apparaten B.V., subsidiaria de la Phillips N.V., y el astillero Amsterdamse Droogdok Maatschappiij (ADM), ubicado en la ciudad de Ámsterdam, con el que se firmó un contrato el 6 de agosto de 1983. Posteriormente, el 30 de marzo de 1984 el Banco de la Nación, como agente financiero del Estado Peruano, firmó un contrato para financiar los trabajos con el Amsterdam-Rotterdam Bank N.V.

---

3. Las siglas *YARD* significan *Yarrow Admiralty Research and Development*. Cabe anotar que esta firma anteriormente había participado en el diseño para la modernización efectuada en los astilleros Yarrow de los destructores misileros *Ferré* y *Palacios* cuando fueron adquiridos en Gran Bretaña.

A fin de preparar el buque para su viaje hacia Holanda, el SIMA efectuó las obras necesarias a partir de julio 1984. El zarpe estuvo previsto para la primera quincena de enero de 1985, pero no se realizó debido a que el 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 *impasse*[4].

Luego de intensas negociaciones y salvados los inconvenientes, se dispuso el zarpe del buque el 28 de febrero de 1986. Se efectuaron escalas breves en Colón y en San Juan de Puerto Rico, y se arribó al puerto de Ámsterdam el 25 de marzo. Luego, el 8 de abril se amarró al muelle nro. 35 del Amsterdamse Droogdok Maatschappiij. Los trabajos se iniciaron dos días después y se proyectó concluirlos el 13 de octubre de 1987.

Posteriormente, la dotación retornó al Perú. El buque quedó a cargo del astillero, pero quien se había desempeñado como comandante del *Grau* hasta ese momento, el Capitán de Navío Juan Salinas Sedó, continuó desde la Dirección de Proyectos Navales supervisando y coordinando las obras de modernización. 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. Felizmente los trabajos continuaron y se determinó 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*, sistemas lanzaseñuelos *Sagaie* y *Dagaie*, y nuevos sistemas 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.

Mientras se llevaban a cabo los trabajos de modernización, el nombre *Almirante Grau*, por decreto supremo del 7 de agosto de 1986, le fue dado al crucero *Aguirre*, al haber asumido esta unidad funciones de buque insignia, situación transitoria hasta la culminación de los trabajos en Holanda.

4. 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 la Marina y se exigió que la Hollandse Signaalapparaten asumiera la responsabilidad total del contrato de su socio solidario quebrado. Finalmente, luego que las partes involucradas realizaron una serie de negociaciones en nuestro país, la HSA asumió la responsabilidad total del contrato.




Vista del BAP *Almirante Grau*, desde la amura de babor, mostrando su aspecto remozado luego de la modernización. (Archivo DIMAR).

A mediados de 1987, en víspera de concluir los trabajos en el astillero, la dotación del *Grau*, encabezada por su comandante, el Capitán de Navío Juan Salinas Sedó, viajó a Holanda y se hizo cargo nuevamente del buque. En Holanda, en un tiempo récord realizó una esforzada labor de reacondicionamiento en todas aquellas áreas no contempladas en el contrato, incluyendo la habitabilidad. Estos trabajos, llevados a cabo día y noche sin descanso, por la reducida dotación de oficiales y personal enviado a Holanda, mereció en su momento un reconocimiento especial. Adicionalmente, la estadía fue aprovechada para 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 y arribó a nuestro primer puerto el 15 de febrero siguiente. En dicha fecha, tanto el *Grau* como el *Aguirre* retomaron sus nombres originales.

## El retorno y la reincorporación del *Grau*

Luego de su arribo, los trabajos pendientes en el *Grau* fueron progresivamente ejecutados en las instalaciones del SIMA-Callao. En 1993, le fueron instaladas ocho rampas de misiles mar-mar *Otomat* MK-2, y a mediados de 1996 le fueron colocados dos montajes dobles de 40 mm/70 cal. provenientes del antiguo BAP *Palacios*, en reemplazo de cuatro montajes simples del mismo calibre ubicados en el sector centro-proa.

En cuanto a su participación en ejercicios operacionales y comisiones al extranjero, el *Almirante Grau* registra en sus libros de bitácora haber tomado parte en Operaciones Unitas y de manera especial en dos viajes de instrucción llevando cadetes a bordo. El primero de ellos fue en el verano de 1993, cuando el *Almirante Grau* embarcó a los cadetes de la Escuela Naval para el viaje de instrucción al extranjero, que en ese año tuvo como destino los puertos chilenos de Iquique y Valparaíso. El trayecto fue realizado de manera satisfactoria. Cabe señalar que su presencia en aguas chilenas atrajo de manera especial la atención de la prensa de aquel país, porque el *Almirante Grau*, se constituía en una de las unidades de superficie de mayor poder combatiente de la región. Al año siguiente, hizo lo propio viajando a Acapulco, México.

En enero de 1995, nuevamente surgen problemas fronterizos con Ecuador, que desencadenaron el denominado conflicto del Cenepa. En aquella ocasión, el *Almirante Grau* zarpó del Callao el 28 de enero y se dirigió a la zona norte, en la denominada "Zona de operaciones". Allí asumió la función de buque insignia de la Fuerza de Tarea Norte, acompañado por otras unidades de Fuerza de Superficie. Mientras duró la crisis entre ambos países, el *Grau* permaneció en aguas del litoral centro-norte.

Iniciado el nuevo siglo, los adelantos tecnológicos en lo que refiere a sistemas de combate y de propulsión en plataformas de superficie marcaron una clara tendencia hacia la construcción de unidades con un mayor grado de sistemas y equipos con una mayor automatización, lo que trajo consigo una reducción en sus dotaciones, consumo de combustible y finalmente un menor costo en operación y mantenimiento. Frente a esto, un buque como el *Almirante Grau*, que requería para operar adecuadamente una dotación cercana a los 600 hombres, y alto consumo de su planta propulsora para navegar, hacían que su operación tuviese un alto impacto presupuestal.

Lo anterior, de alguna manera, en circunstancias en que existieron severos recortes en el presupuesto del sector Defensa durante el periodo 2000-2011, conllevaron a una disminución progresiva en las partidas destinadas al mantenimiento y la operación del *Almirante Grau*, lo que, sumado a la natural degradación de sus equipos por su antigüedad, fueron reduciendo gradualmente su estado de alistamiento, principalmente en su planta a vapor, la que por su complejidad demandaba trabajos que en la práctica resultaban ser muy onerosos.

De esta manera, luego de diversos estudios dispuestos por los mandos navales, se recomendó su pase a la situación de inactividad, que fue dispuesta mediante resolución de la Comandancia General de la Marina 0725-2012-CGMG, del 14 de agosto de 2012. Finalmente, el *Almirante Grau* fue retirado del servicio en ceremonia llevada a cabo el 20 de setiembre de 2017, tras 44 años de útiles servicios a la Armada.

Es importante resaltar que el crucero *Almirante Grau* fue un buque nacido bajo los términos de los tratados de limitación navales de Washington de 1922 y Londres de 1930, y que, a pesar de su antigüedad, por sus características y flexibilidad de su plataforma, pudo sobrevivir y asimilar los cambios tecnológicos de la guerra naval experimentados en los últimos 50 años. Se constituyó así en el último representante de los buques de la era del cañón.

## Bibliografía


1. CASTRO Hart, Juan M. *Actividades y Adquisiciones de la Marina de Guerra del Perú en el período 1930-1960.* Archivo del Instituto de Estudios Histórico-Marítimos. Inédito. Lima, 14 de noviembre de 1979.
2. KONINKLIJKE Marine. *Jaarboek van de Koninklijke Marine, 1973.* Staatsuitgeverij - 's - Gravenhage, Niederlanden, 1974.
3. RODRÍGUEZ Asti, John. *Cruceros: buques de la Marina de Guerra del Perú desde 1884.* Dirección de Intereses Marítimos. Lima, 2000.
4. VEGAS, Manuel I. *Historia de la Marina de Guerra del Perú 1821-1924.* Museo Naval del Perú. Biblioteca del oficial. Vol. IV. 1978.

