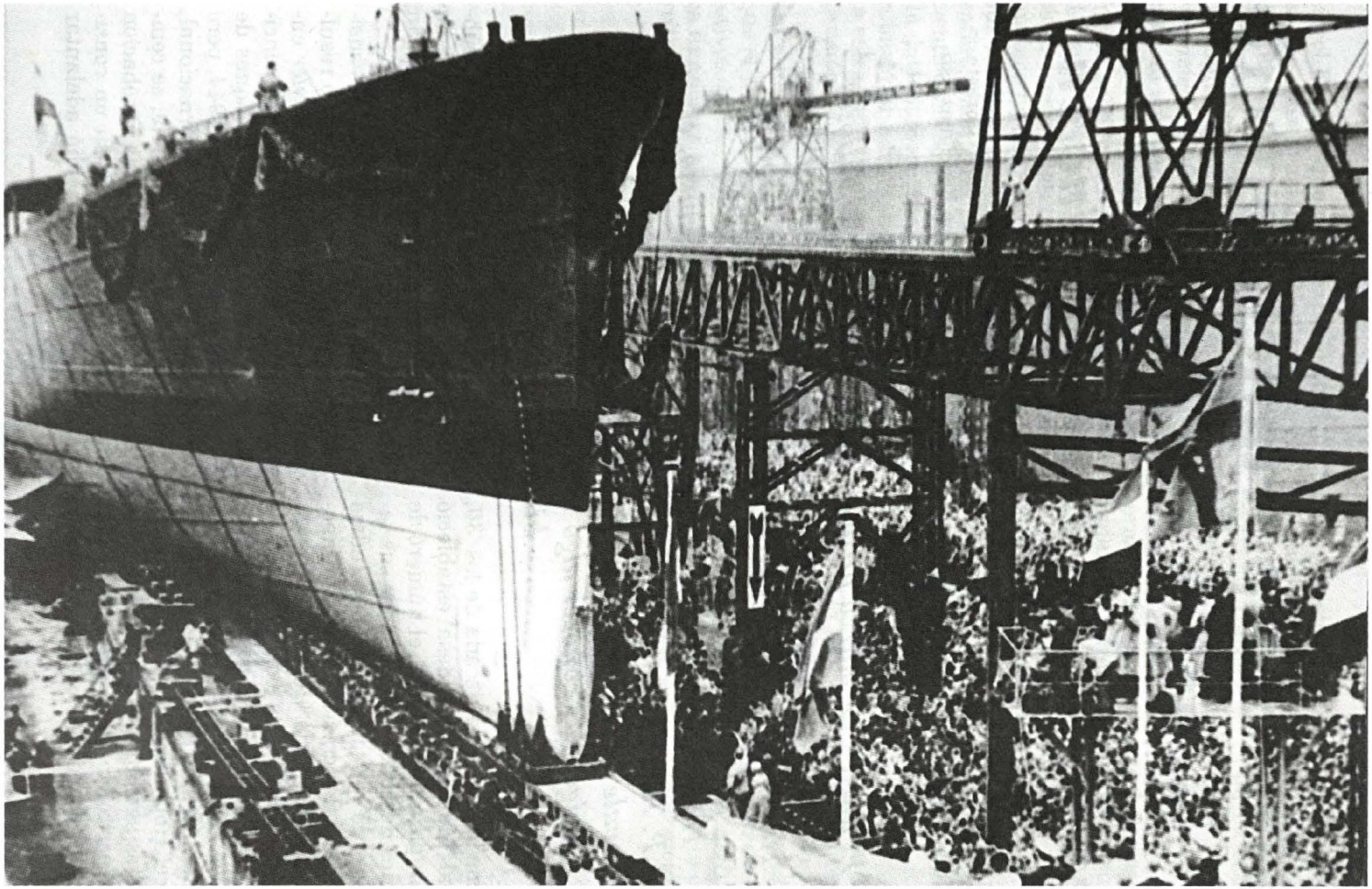
El crucero portahelicópteros *B.A.P. Aguirre* *(ex HrMs De Zeven Provincien)*

Capitán de Corbeta
John Rodríguez Asti

El día 19 de marzo último, luego de 21 años de valiosos servicios, se realizó en el muelle antedique de la Base Naval del Callao la ceremonia de arriado del pabellón del crucero portahelicópteros B.A.P. Aguirre. Habiendo sido este buque, al igual que su gemelo, el B.A.P. Almirante Grau, una de nuestras naves capitales, bien vale la ocasión para remontarnos un poco hasta sus orígenes y conocer algo más acerca de su interesante historia.

A mediados de la década de los '30, la Real Marina Holandesa estableció un plan para incrementar el número de unidades destinadas a defender sus territorios de ultramar, en las Indias Orientales, del creciente poderío japonés que desde hacia varios años se hallaba en permanente expansión. Estos buques estaban destinados a reemplazar a los viejos cruceros *Java* y *Sumatra*. Recordemos que, en esas islas del Pacifico, Holanda disponía de ricos yacimientos petrolíferos que le otorgaban una importancia estratégica, muy ambicionados especialmente por el Japón, país cuyo crecimiento industrial y subsistencia dependían en gran parte de recursos energéticos que no se hallaban en su territorio.

El plan, entre otras unidades, consideraba dos cruceros, cuyo diseño resultaba ser una mejora del *De Ruyter* entrado en servicio en 1937. En un principio se planeó construir dos buques de este tipo para concluirlos en 1944, pero viendo que la situación internacional, tanto en Europa como en Asia, se complicaba cada vez más, con la aprobación del parlamento holandés, en un considerable esfuerzo, se decidió adelantar



Ceremonia de lanzamiento al mar del crucero *De Zeven Provincien,* amadrinado por la Reina Juliana, en el astillero Rotterdamse Droogdok Maatschappij de Rotterdam, llevada a cabo el 22 de agosto de 1950.

la construcción de los nuevos buques para inicios de 1939.

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 tres salas de turbinas, del tipo *Parsons* con 78.000 HP de manufactura local, permitiéndoles desarrollar una velocidad de 32 nudos. Al igual que el *De Ruyter,* tendrían una sola chimenea ubicada en el sector central del buque.

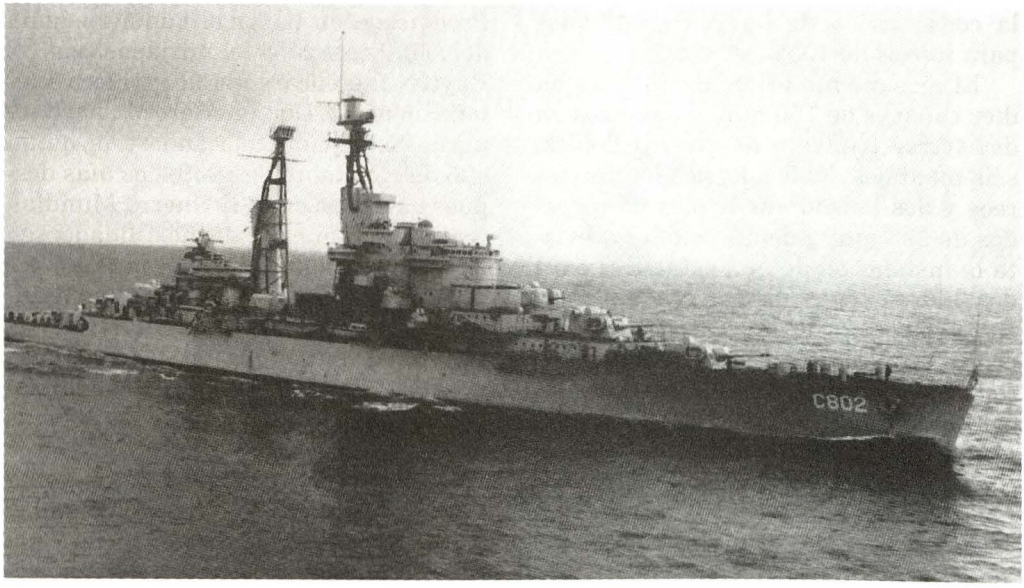
Estos serían los primeros buques holandeses en montar torres triples; todo el armamento sería fabricado en Suecia por A/B *Bofors* y su instalación se efectuaría en Holanda a cargo del Astillero Wilton Fijenoord, al que en un principio se le encargó la construcción de ambos, pero, debido a que el astillero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

De esta manera, contratados los astilleros constructores, la puesta en gradas del primero, nombrado *Kijkduin*[1] , que es el que nos ocupa en el presente relato, se efectuó el 19 de mayo de 1939 en el Rotterdamse Droogdok Maatschappij de Rotterdam. Su nombre sería posteriormente cambiado a *Eendracht*[2]. El segundo buque, llamado *De Zeven Provincien,* en honor al buque insignia del Almirante Michiel Adriaenszoon De Ruyter, 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 II Guerra Mundial.

El rompimiento de hostilidades en Europa ocasionó que las obras en los nuevos cruceros se realizaran con lentitud, dado que la disponibilidad de trabajadores disminuyó en todo el país, puesto que en su mayoría fueron llamados al servicio activo para las fuerzas armadas.

La necesidad de Alemania de dominar el continente europeo hizo indispensable el avance sobre Francia, y para ello las tropas alemanas debían cruzar sobre territorio de los Países Bajos. Esto llevó a Hitler a ordenar la invasión de Holanda y Bélgica, la cual se inició sorpresivamente 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 *KHI* y el *De Zeven Provincien, KH2.* Las obras prosiguieron, aunque lentamente, a pesar de las acciones de sabotaje realiza-

1. Kijkduin es una villa costera holandesa ubicada en inmediaciones del puerto de Den Helder. Cerca de allí se libró una batalla naval en agosto de 1673 entre las flotas franco-británica y holandesa, culminando con la victoria de ésta última, evitando que los Países Bajos fuesen invadidos.
2. El nombre Eendracht, cuya traducción al español es Unión, es tradicional en la Real Marina Holandesa y desde 1600 algunos buques han llevado dicho nombre.



Fotografía que nos muestra al *De Zeven Provincien* en su configuración original, poco tiempo después de ser concluido. Nótese la ausencia de los radares y los sistemas de control de tiro, así como la similitud que tenía con su gemelo *De Ruyter* (nuestro actual *Almirante Grau).*

das 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. De los dos buques, sólo el KH 2 fue lanzado al mar, puesto que se pretendió emplearlo para bloquear la entrada al canal del Puerto de Rotterdam, pero 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.

Concluida la guerra, la Real Marina Holandesa, consideró reiniciar la construcción de los dos buques, pero se decidió revisar y modificar el diseño original puesto que resultaba ser obsoleto teniendo en cuenta los avances tecnológicos experimentados durante la guerra

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 fue empleado en los cruceros suecos de la clase *Tre Konor*[3]. Se procedió a seleccionar nuevo

3. La marina sueca construyó dos cruceros de la clase *Tre Konor* puestos en servicio en 1947: *El Tre Konor* y el *Göta Lejon,* ambos artillados con el armamento originalmente destinado para los cruceros holandeses. El *Göta Lejon* fue comprado por Chile en 1971, rebautizándolo *Almirante La Torre,* sirviendo hasta 1982.

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. Completó el armamento ocho montajes simples *Bofors* de 40 mm.

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 que incorporaban todos los adelantos de la electrónica naval de la época. El cambio mayor fue la adopción de un sistema de propulsión más sofisticado. De las tres salas de turbinas y tres salas con dos calderas cada una, quedaron dos salas de turbinas y dos de calderas de manufactura británico-holandesa. Esto obligó al empleo de dos chimeneas, las que en los primeros planos del nuevo diseño eran pequeñas, pero luego aumentaron en tamaño a fin que los humos no afectasen a los sensores. Una consideración tenida en cuenta en base a la experiencia a bordo del anterior *De Ruyter,* hundido en 1942, fue la reubicación en forma separada de los equipos de generación eléctrica.

En lo que respecta a los sistemas de control de averías, todo el sistema fue modificado y mejorado, a fin de permitir controlar y contrarrestar 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 final 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 balance se vieron afectados. Luego de minuciosos cálculos, esto pudo ser salvado gracias al empleo de soldadura eléctrica y materiales livianos como el aluminio.

En lo que respecta al nombre, muy curioso resulta el reiterado cambio en los nombres de estos buques, en especial del que sería posteriormente nuestro *B.A.P. Aguirre*: hasta 1947 se había llamado *Eendracht,* y se pretendió rebautizarlo 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 adoptó dicho nombre; luego, por Decreto Real del 22 de julio de 1947 al *Endracht* se le cambió el nombre a *Kijkduin*, pero antes de su lanzamiento, una vez más fue rebautizado como de *De Zeven Provincien,* así resultaban cuatro nombres distintos antes de entrar en servicio. Con ese nombre final, en agosto de 1950 se realizó la botadura del *De Provincien* siendo amadrinado por la Reina Juliana.

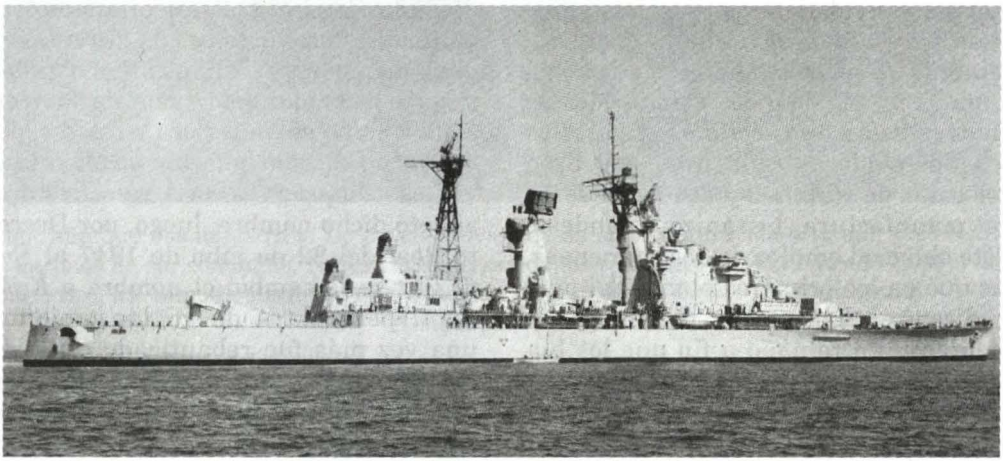
Durante la primavera de 1952, el *De Zeven Provincien,* quedó listo para iniciar sus pruebas en la mar, las que efectuó navegando hacia el sur, en el Atlántico, en aguas ecuatoriales para someter sus equipos al calor del trópico.

Como resultado de las pruebas, se determinó la renunciación del palo mayor, que originalmente se hallaba ubicado detrás de la chimenea, para ser 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, fue incorporado a la

Real Marina Holandesa el 17 de diciembre. El *De Zeven Provincien* después de haber sido concluido, realizó un viaje a las Indias Orientales, Annápolis e islas Bermudas, y en 1956, enarbolando la insignia del 5 Escuadrón, efectuó un periplo por el Mediterráneo, el Caribe, luego hacia el Atlántico y finalmente por el Mar del Norte. En julio del mismo año participó en el ejercicio conjunto *Fairwind* con otros buques de la OTAN. En marzo del '58, durante la visita de la familia real inglesa a Holanda, escoltó al yate real *Brittannia,* en su travesía por el Mar del Norte conjuntamente con los nuevos destructores *Utrecht y Overijseel.* Posteriormente, en setiembre tomó parte del ejercicio conjunto *Ship Shape* de la OTAN.

Entre los años 1960 y 1962 fue designado como buque insignia del escuadrón de entrenamiento .



El *De Zeven Provincien* luego de su conversión, 1964. A popa se puede apreciar el lanzador doble de misiles *Terrier,* los radares de tiro *SPG-55,* el nuevo palo mayor con la antena *SPS-34,* así como la antena del radar *LW-08* reubicada sobre el "mack" eregido en la chimenea de popa.

La conversion del *De Zeven Provincien* en lanzamisiles.

La aparición de aviones supersónicos en las postrimerías de la Segunda Guerra Mundial, generó el desarrollo nuevas armas a partir de los experimentos misilísticos efectuados por los alemanes, y, tras años de investigación, desarrollo y experimentación, los misiles se perfilaron como un arma antiaérea efectiva. Hacia fines de la década de los '50, los norteamericanos dotaron a sus unidades con los misiles mar-aire *Terrier*[4], como principal defensa antiaé-

4. El misil *Terrier* era del tipo mar-aire (SAM) de alcance medio perteneciente a la primera generación de armas de este tipo, el cual entró en servicio en 1955. Su alcance original era de 20 millas, pero en versiones posteriores llegó hasta las 40 millas. Su uso estuvo difundido en cruceros y destructores de la Marina Norteamericana y de la OTAN, llegando a producirse 8.000 ejemplares hasta 1966, año que concluyó su fabricación.
El *Terrier* fue reemplazado por el misil *Standard* durante los '70. Su sistema de guiado era de tipo semiactivo.

rea, mientras que los ingleses hacían lo propio con los *Sealug* y luego con los *Sea-Cat.* La Marina Holandesa tuvo interés en dotar a sus unidades con estas novedosas armas y tras diversas evaluaciones, se escogió el sistema americano *Terrier*, adoptado por otras marinas de la *OTAN.*

La instalación de los *Terrier* estuvo planeada originalmente para el *De Ruyter* y el *De Zeven Provincien,* pero por razones económicas, los trabajos se realizaron únicamente en el último de los mencionados, contratándose para tal efecto a los astilleros Rotterdamse Dry Dock, en donde permaneció desde abril de 1962 hasta agosto de 1964. Toda la superestructura, armamento y sensores fueron retirados de popa y la cubierta de toldilla fue elevada un nivel más para recibir los *Terrier* y el sistema de control de tiro SPG-55. El mástil posterior y la chimenea se sacaron, colocándose en lugar de la chimenea, otra llamada *"mack"* por lo americanos, en la que se ubicaba el radar LW-02. El radar SPS-34 asociado al sistema *Terrier* era soportado por un nuevo mástil ubicado atrás del mack. Los cañones de 40 mm. del sector proa fueron removidos. Los trabajos finales se concluyeron en la Base Naval norteamericana de Norfolk, Virginia.

Dentro de los planes de renovación de la Marina Holandesa a inicios de la década de los ´70 se hallaba la construcción de dos fragatas misileras de 5.400 t., de la clase *Tromp*[5], las que remplazarían a los dos cruceros. El primero de los dos cruceros en ser retirado fue el *De Ruyter,* el 26 de enero de 1973. Mientras tanto, en el Perú, a raíz de la venta del crucero sueco *Gota Lejon* a Chile, que con anterioridad fuera ofrecido a nuestro país, generó la necesidad de buscar la adquisición de un buque del mismo tipo a fin de buscar mantener un mismo equilibrio entre las fuerzas navales de ambos países.

La compra del *De Zeven Provincien*, rebautizado *Aguirre* en 1976, y su conversión a portahelicópteros

En agosto de 1975, la Real Marina Holandesa anunció que el *De Zeven Provincien* sería retirado del servicio. El 3 de junio de 1976, se comisionaba la nueva fragata *De Ruyter* y cuatro días después, el 7, el *De Zeven Provincien* era pasado a la reserva y luego de ello, la Marina Peruana inició las negociaciones para su compra, la que se concretó el 17 de agosto siguiente. El 4 de agosto, el Alto Mando Naval, le asignaba el nombre de *Aguirre* a esta unidad y el número de casco *CH-84.* A fin de incrementar sus capacidades ofensivas, se contempló convertirlo a buque portahelicópteros al igual como los ingleses años antes habían modificado sus cruceros *Blake y Tiger.* El nuevo diseño incluía un hangar y cubierta de vuelo con capacidad para operar tres helicópteros *Sea King* o cuatro de menor tamaño.

Los trabajos de remodelación corrieron a cargo de los astilleros de origen, incluyendo un recorrido integral de la

5. Las fragatas de la clase *Tromp* fueron diseñadas para servir como insignia de los escuadrones antisubmarinos, hallándose dotadas con una considerable defensa antiaérea y también con capacidad antisuperficie. La planta de propulsión es del tipo COGOG, similar a la de los destructores británicos del tipo 42.



Vista aérea del *B.A.P. Aguirre (ex De Zeven Provincien)*, en su configuración final, convertido a portahelicópteros.

planta de propulsión y de los sistemas de tiro al igual que la artillería. Nuevos equipos de guerra electrónica y de comunicaciones se instalaron. El mástil de popa fue sustituido por otro. La cubierta sobre el hangar se acondicionó para que estuviera en capacidad de recibir la instalación de misiles *Otomat y Albatros,* pero estaba habilitada para ser usada como cubierta de vuelo auxiliar. La conversión se inició en setiembre del mismo año y todos los trabajos concluyeron el 31 de octubre de 1977, iniciándose de inmediato las pruebas en el mar. Finalmente se determinó realizar la ceremonia de afirmado del pabellón e incorporación el día 24 de febrero, tanto para el *Aguirre* como para el también adquirido destructor *García y García (ex-HrMs Holland)*[6].

Llegado aquel día, la ceremonia se llevó a cabo en la Base Naval de Den Helder, y el acto fue presidido por el Embajador del Perú en los Países Bajos, Jorge Velando Ugarteche, quien en nombre del gobierno peruano recibió ambas naves. Al mando del flamante *B.A.P. Aguirre* se hallaba el capitán de navío Augusto Parodi Rivera, quien secundado por el capitán de fragata Edgardo Colunge Guevara así como de su dotación, habían estado a cargo de la supervisión de los trabajos de conversión del buque. El personal de dotación, desde tiempo antes recibió la capacitación necesaria para operar los diversos sistemas del buque. Como aún restaban concluir algunos trabajos, el zarpe hacia nuestro país recién se efectuó el 22 de abril, haciendo el viaje hasta cercanías de las islas Azores en compañía del destructor *García y García,* conformando ambos el G.T. 11.9. A partir de allí el *García y García* navegó en forma independiente del *Aguirre,* hasta el 5 de mayo que efectuaron *rende vouz* en Williemstad, Curazao, puerto en donde estuvieron el 11, partiendo hacia Colón para iniciar el cruce del Canal de Panamá el mismo día.

La siguiente recalada fue el día 13 en Talara, dándole el encuentro la Fuerza de Tarea 10, compuesta por los cruceros *Grau y Bolognesi,* y los destructores *Villar y Palacios.* Y como es casi una costumbre, antes que un buque nuevo arribe a nuestro primer puerto, el *Aguirre* y sus acompañantes fondearon en Bahía Salinas para alistar y preparar su presentación.

Finalmente, esta travesía concluyó la mañana del 17 de mayo cuando al medio día, los flamantes *Aguirre* y *García y García* ingresaban a aguas chalacas precedidos por pitos y sirenas de los buques fondeados en el primer puerto.

El acto de incorporación de los dos buques fue presidido por el Presidente de la República, General de División Francisco Morales Bermúdez y por el Ministro de Marina y Comandante General de la Marina Vicealmirante Jorge Parodi Galliani, así como otros ministros de Estado y miembros del Alto Mando Naval.

Previo a la llegada de las unidades al primer puerto, el Presidente acompañado del ministro de Marina, así como de los ministros de Guerra y Aeronáutica se habían embarcado a bordo del

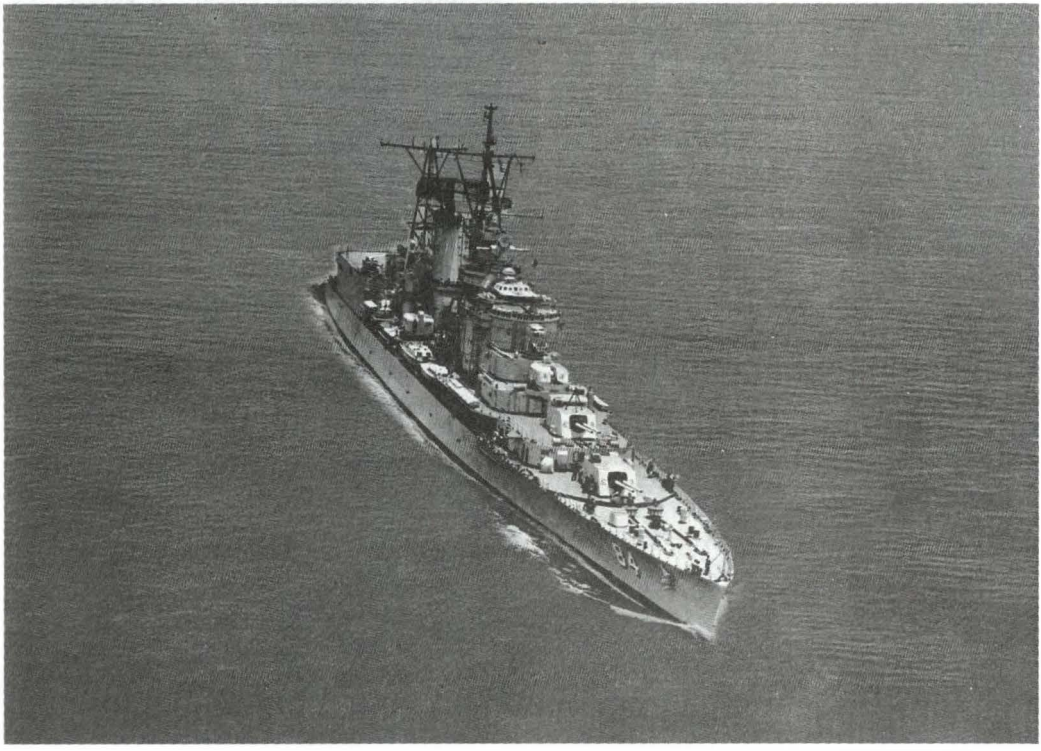
6. Este destructor antisubmarino, originalmente llamado *Hr.Ms. Holland* (D-808), perteneciente a la clase del mismo nombre, tuvo un corto servicio en la Armada Peruana. Fue incorporado el 24 de febrero de 1978, y dado de baja pocos años después.

Aguirre en Ancón, lugar en donde se hallaban otras unidades de la Escuadra. De allí zarparon hacia el Callao, y a su arribo a la Base Naval del Callao, a bordo del *Aguirre,* en la cubierta de vuelo se realizó la ceremonia de incorporación de arribar unidades a la Fuerza Naval del Pacífico. Este buque en su momento fue la unidad de superficie de mayor poder combatiente de esta parte del continente por poseer una gran capacidad para batir blancos de superficie y terrestres con su artillería de grueso calibre, blancos navales con los misiles *Exocet* portados por sus helicópteros, así como capacidad antisubmarina, gracias a los *Sea King* versión A/S.

En octubre de 1979, durante la conmemoración del centenario del glorioso combate naval de Angamos, tomó parte en la Revista Naval efectuada el día 5, participando conjuntamente con el resto de la Escuadra; las unidades participantes sumaron un total de 35, siendo ésta la única oportunidad en la que nuestros dos cruceros navegaron juntos.

En el año 1981, en el conflicto de "Falso Paquisha" con el Ecuador, operó conjuntamente con otras unidades de la Escuadra en previsión de cualquier infiltración ecuatoriana en nuestro mar territorial.

Durante la ausencia del *Almirante Grau,* enviado a Holanda en 1985 para ser sometido a un proceso de modernización, 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* hasta el 15 de febrero de 1988, fecha en la que al regresar el ver-



dadero *Grau,* cada uno retomó su nombre original.

Nuestro crucero portahelicópteros, con su nombre transitorio, había iniciado el 18 de enero del '86 un viaje de instrucción al extranjero, llevando a bordo cadetes de la Escuela Naval, 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 *Almirante Grau* al Callao.

Si bien es cierto que al ser comprado en Holanda se recorrieron todos sus equipos, entrada la presente década los años se dejaban sentir a bordo, especialmente en sus sensores y equipos de control de tiro, que para la época actual resultaban ser obsoletos. No obstante ello, el esfuerzo de sus comandos y dotación supieron mantener a este buque en un buen estado de alistamiento, que le permitió operar ininterrumpidamente, recién salido de recorrido general, durante el conflicto con el Ecuador de 1995, realizando misiones de patrullaje y escolta en el litoral.

Ahora que nuestra superioridad ha determinado retirar del servicio a esta nave, cuyas dotaciones supieron mantener la gran tradición y el más alto espíritu naval de nuestra Fuerza de Superficie, solo nos queda decir ¡BRAVO ZULU! B.A.P. AGUIRRE.

Bibliografía

Conway Maritime. All the world's fighting ships 1922-1946. U.S. Naval Institute Press. Annapolis. 1980

Lenton, H.T. Royal Netherlands Navy. Navies of the Second World War. Macdonald & Co., Ltd., Londres, 1968.

Preston, Antony Fighting ships of the world. An illustrated Encyclopedia of modern sea power. Hamlyn. 1980

Quispel, Hubert The job and the tools. N.V. Nederlandsche vereenigde scheepsbow bureaux.

Van Oosten, F.C. Her Netherlansd Majesty´s ship De Ruyter. Warship profile publications limited. Chichester, Sussex, 1974