

MEDIO SIGLO DE BARCOS PARA TODO (DE LA *DESCUBIERTA* AL *TORNADO*)

Víctor SAN JUAN SÁNCHEZ
Capitán de yate

Introducción



N las armadas, tal vez como en la vida misma, sucede que hay quien es más importante y quien lo es menos. Los primeros, más visibles, al fin y al cabo grandes estrellas del *show business*, son las grandes unidades, los buques insignia o más significativos, que, aparte de intervenir en vistosas maniobras, integrarse en fuerzas internacionales, ejercer ese difuso concepto llamado «disuasión» y absorber una parte más importante de los presupuestos, entran también a formar parte del mundo del *marketing* como embajadores de lo que la construcción naval de un país puede hacer y, por lo tanto, es capaz de vender a sus clientes. Son, pues, unidades clave y principales en muchos aspectos estratégicos, militares, políticos y comerciales, además de espectaculares atracciones para la prensa, las cámaras de televisión y los visitantes en los días de «puertas abiertas».

Existen otros, sin embargo, más modestos, con vocación muy diferente: los «barcos para todo» de cualquier marina que se precie, es decir, aquellos que bajo un concepto nunca bien definido de «unidades de escolta», «patrulleros», «corbetas» e incluso «buques de control marítimo» vienen a responder de forma más clara y

directa a la importante función del barco militar moderno, es decir, defender los intereses marítimos de la nación al coste más bajo posible, ya sea en tiem-

po de guerra o —especialmente— de paz. Los «barcos para todo» no siempre nacen como tales, pero su función, una vez encuadrados por el mando para estas misiones, es siempre la misma: patrullar las aguas de interés previniendo actividades ilícitas, defender las líneas de tráfico y pesquerías propias y controlar —hostigando en caso necesario— la navegación comercial y los pesqueros o buques intrusos que se detecten en zonas sensibles bajo su responsabilidad.

También deben ser capaces de hacer frente a amenazas más serias, como el control antisubmarino —ya menos asiduo—, el tráfico ilícito de drogas o de personas o la mucho más reciente y «asimétrica», representada por la piratería a todos los niveles. Estos integrantes de la flota salen poco en los medios de comunicación, y si lo hacen, para nada bueno; pero lo cierto es que llevan sobre sus bregadas espaldas gran parte del peso específico que la institución a la que pertenecen debe soportar de una forma callada, anónima, haciendo bueno el dicho de que el buen trabajo es el hecho día a día con la máxima aplicación. En suma, son los auténticos «currantes» de la flota.

La Armada española ha tenido muchos «barcos para todo»; en realidad, dada la amplitud de la tarea a realizar en nuestro litoral y aguas de influencia, a veces la penuria ha sido tan grande que unidades con funciones completamente diferentes a las que desempeñaron, como destructores o remolcadores, terminaron su vida militar ejerciendo como tales. Aquí nos gustaría referirnos a casi dos decenas de estos barcos que, componiendo tres «sagas» —pasado, presente y futuro—, claramente emparentados entre sí, han hablado muy poco a lo largo del medio siglo en el que han hecho mucho, dejando todo dicho los que desaparecieron y teniendo mucho que decir aquellos más nuevos, de los que todo se espera. Nos referimos, lo habrán supuesto los iniciados, a dos entrañables series de corbetas, las *F-60 Descubierta* de los años cincuenta del siglo XX, las innovadoras, seguras y perdurables *F-30* del mismo nombre de los ochenta y, cómo no, los nuevos y flamantes BAM o buques de acción marítima que, si bien nacieron con impresionante apariencia (como ya sucediera con las *F-30*), lógicamente terminarán, y bueno será que así sea, en el cajón de sastre de los «barcos para todo» que más juego —y jugo— han de dar a nuestra flota.

Las tipo *Descubierta* antisubmarinas

Pero vayamos por orden. La historia de estos buques, cuyas anclas pocas veces se pudren en el fango y de estachas de amarre siempre prontas a ser largadas, empieza en la posguerra mundial, cuando la E. N. Bazán se hallaba inmersa en la construcción de dos series poco afortunadas de destructores, los grandes *Oquendo* y los menores *Audaz* (los célebres *biscúters*), además de los versátiles cañoneros clase *Pizarro*, serie con menos pretensiones pero muy útil en la práctica: «buques para todo». Surgió en ese momento la idea de un barco relativamente pequeño y de bajo coste para patrulla y estaciona-



Corbeta *Atrevida* ya convertida en patrullero. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

miento colonial, que la Armada quería utilizar como banco de pruebas para la propulsión «todo diésel». El llamado *Proyecto 39* se ensayó en el Canal de Pruebas de El Pardo, evolucionando al *47-B*, el que en su día aprobara el Consejo de Ministros para dar orden de construcción de cuatro unidades en la flamante factoría de Bazán de Cartagena y dos en la de San Fernando (Cádiz).

Los buques cabeza de serie llevaron los nombres de las legendarias corbetas de la última expedición ilustrada, la Malaspina —*Descubierta* y *Atrevida*—. Los siguientes, los gloriosos del navío y fragata del siglo XVIII —*Princesa* y *Diana*—, el clíper de la vuelta al mundo de don Fernando Villaamil —*Nautilus*— o la urbe en cuyo solar de astilleros del Nervión hoy se alza el Guggenheim —*Villa de Bilbao*—, de primera denominación *Favorita*. Entrado el medio siglo, los cascos de las seis unidades se alzaban ya en gradas a la espera de los motores diésel de 3.000 caballos que habían de propulsarlas, dos por unidad, introducidos a bordo al viejo estilo, es decir, abriendo un hueco en las cubiertas. Salvo en el caso del cabeza de serie, los otros cinco se vieron literalmente «atropellados» por el desembarco de la *ayuda americana* en nuestras construcciones navales, que modificaría sobre la marcha su proyecto, mejorando sustancialmente tanto el armamento como los equipos de detección

y combate, de forma coherente con las doctrinas de la última guerra, aunque la plataforma y la maquinaria permanecieran las de origen.

Mientras estas revolucionarias innovaciones se aplicaban en sus hermanas, la *Descubierta*, un barco con poca suerte, se incorporaba al servicio con no mucho más armamento del que lleva un moderno carro de combate. Su construcción había padecido acopios de planchas de acero de baja calidad (impurezas) procedentes de Altos Hornos de Vizcaya, que las tornaban quebradizas a la soldadura. Como resume Monsarrat en su novela *Mar Cruel*: «Constituía el prototipo de una clase de barcos que, en el futuro, tendrían que construirse con rapidez y a precio barato para hacer frente a la demanda apremiante de escoltas». Con más de 75 m de eslora, 915 toneladas de desplazamiento y una velocidad máxima de 18 nudos, su aspecto, de alteroso castillo de proa y sin la clásica chimenea —los motores exhalaban por escapes en la línea de flotación—, la hacía parecer estilizada y moderna, aunque la redondeada popa de crucero siempre acabaría por delatar su verdadera edad. Con un centenar largo de tripulantes, marchó al conflicto de Sidi Ifni, pequeña región marroquí al sur de Agadir bajo control español que el entonces príncipe Muley Hassan (luego Hassan II) eligió como campo de pruebas de su posterior y muy celebrada política expansionista del «Gran Marruecos» por cualquier medio, Marcha Verde incluida.

Para Sidi Ifni, Muley Hassan entregó a un tal Ben Hamú 5.000 guerrilleros, que no debían de ser muy allá, pues no pudieron con 2.000 españoles equipados con fusiles Mauser y alpargatas. En realidad, Franco ya había decidido entregar el enclave a Marruecos, pero las urgencias de Hassan produjeron varios centenares de muertos por bando, provocando la intervención de la Armada, cuyo episodio más célebre fue la incursión intimidatoria del crucero *Canarias* en el puerto de Agadir; mensaje que el rey Mohamed V captó, refrenando por el momento las ambiciones de su hijo. La *Descubierta* quedó incorporada a las acciones poco espectaculares de cada día, destacando en el desembarco de un comando en cabo Bojador para reponer la luz del faro, arrasado por los pupilos de Ben Hamú. Luego intervino en la recuperación del remolcador *RA-1*, que sufrió un muerto y ocho heridos en El Aaiún. Fogueada de este modo, la bizarra *Descubierta* marchó después a Canarias y al destacamento de Guinea, en el que transcurriría toda su existencia; cuando regresó a Cádiz, a inicios de los setenta, lo hizo en tan mal estado que fue desguazada; su final coincidió con el de una de sus hermanas, la *Diana*, gravemente averiada por embarrancar en el placer de Rota.

Quedaban así las cuatro iguales y homogéneas, cuyas vidas se prolongaron casi hasta fin de siglo: *Atrevida*, *Princesa*, *Nautilus* y *Villa de Bilbao*. La traducción de la *ayuda americana* para estos buques los transformó en pequeñas pero potentes unidades antisubmarinas, armadas con un cañón de grueso calibre y varios antiaéreos, además de cargas de profundidad en varaderos popeles y morteros para su lanzamiento. Dotadas de radar y sónar, en un

domo adosado al casco, todo este completo equipamiento les permitiría tomar parte en numerosas maniobras y despliegues durante la década de los 60 y los 70, mientras otros similares como los *Audaz* marchaban al dique de desguace por el fracaso de sus plantas motrices. Escoltaron varias veces, en revistas navales como la de Almería, al portaaviones *Dédalo*, buque insignia de la Armada; fue tal vez el momento álgido de sus carreras. El futuro tenía para ellas, sin embargo, otro destino aguardando: el banco canario-sahariano. Consumada la Marcha Verde y la evacuación española del Sáhara en la célebre Operación Golondrina, la desordenada ingestión de tan amplio territorio por Marruecos produjo tragedias como la de la República Saharhui Unida, cuyo Frente Polisario, hostil al invasor alauí, se dedicaba a ametrallar indiscriminadamente a pesqueros en la mar. Para proteger a los pescadores, el Gobierno español envió a las cuatro corbetas en relevos por parejas: la *Atrevida* con la *Villa* y la *Princesa* con la *Nautilus*, con base en el Arsenal de las Palmas de Gran Canaria. Se había registrado una treintena de ataques a pesqueros, la mitad de ellos españoles, tres a buques mercantes e incluso al patrullero *Tagomago*, al que produjo un muerto un francotirador terrestre. En las navidades del 84, la *Villa de Bilbao* acudía en auxilio de un pesquero coreano atacado con granadas de mano desde embarcaciones neumáticas, que tuvieron que ser ahuyentadas con fuego de ametralladora; se socorrió entonces al pesquero incendiado, evacuando los heridos y remolcándolo a la antigua *Villa Cisneros*. En mayo del año siguiente, de nuevo esta tuvo que socorrer a un pesquero, el español *Junquito*, que en septiembre sufrió un muerto al ser también atacado.

Por esta época, las corbetas, rebasada la treintena, debían haber sido ya retiradas del servicio activo, pero la carencia de patrulleros de altura en las Fuerzas de Vigilancia Marítima (FUVIMAR) y la implantación de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) permitieron considerar la prolongación de su vida activa dada la fiabilidad de las plantas propulsoras. Tras un somero período de reparaciones, las corbetas, convertidas en patrulleros de altura (PA), se multiplicaban en misiones de «barcos para todo» a la espera de la incorporación de los nuevos cuatro patrulleros tipo *Serviola*, que recibirían el núcleo de sus tripulaciones de la vetusta clase *Descubierta*. Consta incluso la fotografía del veterano *Princesa* ejerciendo como buque-comité de la Regata Vuelta a España-Bitácora. En la década de los noventa, estas ilustres y bregadas unidades marcharon al dique de desguace.

La clase *Descubierta* con misiles

En los años setenta, la desaparecida *Descubierta* daba nombre a una nueva serie de corbetas mucho más ambiciosa. Contemplado hoy día, solo en cifras, un magnífico proyecto de resultados espectaculares: casi 35 años de servicios, nueve unidades construidas, tres vendidas, ninguna baja por acci-

dente e incomparables historiales dignos de figurar en un buen libro. Todo empezó cuando la Bazán de Cartagena decidía repartirse con la Blohm und Voss de Hamburgo la construcción de seis corbetas para Portugal, las *João Coutinho*. Aquí se construyeron la mitad, las *Enes*, *Castilho* y *Barreto*. La experiencia debió de ser tan buena que entre 1972-75 nuestros vecinos encargaban otras cuatro, las *Baptista de Andrade*, *João Roby*, *Afonso Cerqueira* y *Oliveira e Carmo*. Los planos eran alemanes, pero en la Bazán de Cartagena el jefe de astilleros, capitán de navío Remigio Díaz, reunió un óptimo equipo de ingenieros —Coello, Morales, Mora y Moya (a algunos de los cuales tuve la suerte de conocer en la ETSI Navales de Madrid; los dos primeros, además, destacaron en el mundo del *yachting*, en especial Joaquín Coello, patrón del barco español pionero en la Vuelta al Mundo, *Licor 43*)— a fin de desarrollar un proyecto muy mejorado respecto al portugués para la Armada española.

Licitadas en el Plan General de Armada o PLANGENAR 1971, las dos primeras de la serie, las *Descubierta* y *Diana* —eran los nombres de las primeras bajas anteriores—, tendrían casi 90 m de eslora, 1.640 t de desplazamiento, cuatro motores diésel MTU-Bazán y otros tantos grupos generadores MAN para una velocidad ligeramente superior a los 25 nudos. Pero donde realmente marcaban la diferencia, a años luz respecto de sus predecesoras, era en gestión de la plataforma, equipamiento electrónico y panoplia armamentística. Estos relativamente pequeños barcos, de tamaño similar a los destructores de la Segunda Guerra Mundial, embarcaban misiles Harpoon antibuque, Sea Sparrow o Aspide antiaéreos de cobertura cercana, seis tubos lanzatorpedos antisubmarinos y tres piezas artilleras, presididas por el clásico OTO Melara 76 del castillo de proa, que les confería parte de su aspecto característico, inconfundible por la bífida chimenea.

Todo este arsenal se gestionaba desde un centro de información y combate (CIC), que recibía datos de los tres radares y del sónar coordinados por un sistema SEWACO de combate desde el que también se disponía de señuelos y medidas electrónicas ESM y ECM, además de disponer de un completo equipo de comunicaciones por satélite, HF, VHF e Inmarsat. Costando a razón de 30 millones de euros por unidad, estos escoltas eran tan notables por sus características que no relevaron a las anteriores y vetustas *Descubierta*, sino a la célebre 21.^a Escuadrilla de Destructores, ex-Estados Unidos, de Cartagena, los célebres *Cinco Latinos*, que pasaron una breve temporada de «buques para todo». La Armada española había encargado ocho unidades, añadiendo a las dos reseñadas las *Infanta Elena*, *Infanta Cristina*, *Cazadora*, *Vencedora*, *Centinel* y *Serviola*, pero se vendieron las dos últimas a Egipto, con los nombres de *Suez* y *Aboukir*. Igualmente, se construyó una última para Marruecos, la *501 Errhamani*.

Las seis que quedaron en España configuraron una escuadrilla muy homogénea, desde los 80 en que entraron en servicio hasta fin de siglo: 20 años de



Corbeta *Vencedora* convertida en patrullero. (Foto: archivo RGM).

muchas luces y alguna sombra a consecuencia de los drásticos recortes presupuestarios de mediados de los 90.

La que ha sido con mucho, a mi juicio, la más destacada —y nueva— de estas corbetas, la F-36 *Vencedora*, iniciaba su brillante historial en 1982, cuando dentro de una operación contra el narcotráfico detenía y capturaba en las rías gallegas el mercante *Thanassis K*, incorporado a continuación a la Armada con el nombre de *Contramaestre Casado*, episodio que recuerda otras épocas en que la fragata *Gerona* capturaba la *Tornado*, y esta a su vez al contrabandista yanqui *Virginus*. Luego marcharon todas las corbetas, primero al embargo y después a la Guerra del golfo Pérsico en turnos, por parejas. Allí continuó destacándose la *Vencedora* que, sorprendiendo a los americanos por sus prestaciones y actividad incesante, recibió de ellos el apodo definitivo para la serie, *The Atomic Aunt*, es decir, la «Hormiga Atómica».

Por su parte, la *Diana*, destacada para materializar el embargo contra Irak decretado por la ONU, llegó a efectuar disparos para detener al mercante iraquí *Khawla Bint Al Zawra*. Fue, desde luego, la época de máximo esplendor de la 21.ª Escuadrilla —truncada por la crisis antedicha— con participación en todas las incesantes maniobras en el ámbito Mediterráneo-Estrecho-mar de Alborán y Atlántico, muchas veces como escolta del *Dédalo* y posteriormente del *Príncipe de Asturias*. En julio del 93 la *Cazadora* figuraba en los ejerci-

cios del canal de la Mancha integrada en una formación de la Royal Navy para un ensayo de una posible intervención en Bosnia.

Los mencionados «recortes» presupuestarios produjeron inactividad y disminución del adiestramiento y mantenimiento en los buques de la Armada. En los ejercicios RESOLUTE RESPONSE 94, la *Cazadora* sufrió un grave incendio, y al año siguiente, en los UNITAS XXXV, celebrados en el Atlántico Sur, la *Infanta Elena*, «por un fallo en el control de la propulsión», abordó levemente al destructor *Stump*, mientras la *Infanta Cristina* ahorquillaba con su fuego artillero a la fragata *Samuel B. Roberts*, que remolcaba un blanco. Afortunadamente no hubo heridos. Estas dos últimas incidencias, oficialmente investigadas, fueron achacadas a fallos del material.

El nuevo siglo trajo, junto con la triste disolución de la 21.^a Escuadrilla, sin sustitución, la conversión de cinco de las seis corbetas (excluida la *Diana*, convertida en buque de apoyo de medidas contraminas) a patrulleros de altura; el largo camino hasta llegar a «buques para todo» se había consumado. Perdieron entonces parte del armamento, añadiéndoseles una embarcación auxiliar y visores optrónicos de puntería. Como antes sucediera con sus antecesores, los buques se repartieron por diferentes departamentos: el *Descubierta* quedó basado en Cádiz para vigilancia del Estrecho, los *Cazadora* y *Vencedora* fueron al Arsenal de Las Palmas y los *Infanta Elena* e *Infanta Cristina* permanecieron en Cartagena. Con motivo de la breve y mediática «crisis de Perejil» de 2002, se desplegaron en Melilla primero los *Cazadora* e *Infanta Elena*, luego los *Vencedora* e *Infanta Cristina*. Pero la que realmente se convertiría al fin en terror de los saqueadores de tesoros del Estrecho (la empresa americana *Odyssey*) fue el *Descubierta*, apresando en 2007 al buque *Odyssey Explorer* a cuatro millas de Gibraltar. Posteriormente (finales de 2012) el incombustible *Infanta Cristina* —aún en servicio con 32 años, de lo que nos congratulamos— espantó a un nuevo saqueador de tesoros en el Estrecho con sendos avisos a la voz y escritos.

Languidecían estos magníficos barcos camino de los 30 años de servicio cuando un nuevo conflicto iba a activarlos, concediéndoles probablemente los más emocionantes momentos de su vida militar. Habiendo causado ya baja el cabeza de serie, *Descubierta*, los cuatro supervivientes veían cómo sus hermanas mayores, las grandes fragatas FFG, eran enviadas una a una, por turnos, a las aguas somalíes para defender el libre tránsito de mercantes y de nuestra veintena de atuneros de una auténtica ofensiva pirática masiva. La crisis del *Alakrana* y otras zarandajas acabaron por convencer al Mando de la Operación ATALANTA de la necesidad en la zona de «buques para todo», pequeños, capaces y de coste de despliegue mucho más reducido.

El primer patrullero enviado, en abril de 2010, fue el *Vencedora*; cuatro meses después era relevado por el *Infanta Cristina*, que el 6 de noviembre se vio envuelto en una auténtica batalla campal contra los piratas. El buque *Petra I*, con carga humanitaria, se dirigía escoltado al puerto de Mombasa cuando

sufrió el ataque del *Izumi*, capturado anteriormente por los delincuentes. Requerida ayuda, acudió el buque español que, a todo riesgo, se interpuso entre ambos y a tiro limpio libró una escaramuza de más de media hora contra tiradores somalíes hasta ponerlos en fuga; lógicamente, el barco español no pudo emplearse a fondo por miedo a causar daño a los rehenes del *Izumi*. Pero el *Petra I* quedó a salvo, y una semana después el *Infanta Cristina* destruía un *skiff* pirata, haciendo prisioneros a sus ocupantes.

El *Infanta Elena* tomaba el día 10 marzo de 2011 el testigo de su «hermano», destruyendo un completo grupo PAG (*Pirate Action Group*), es decir, una flotilla pirata con nodriza amadrinando lanchas ligeras o *skiffs*. A inicios del mes siguiente caían otras embarcaciones de este último tipo frente a las costas de Tanzania. Tras la pausa de los monzones estivales, regresaba el *Infanta Cristina*, destacándose de nuevo por la liberación de un bonito *dhow* omaní secuestrado, el *Al Talal*; y el *Infanta Elena* no le iría a la zaga, entrando al relevo en marzo de 2012 para liberar el 19 de abril al pesquero *Nimesha Duwa*, próximo a la isla de Zanzíbar; por estas fechas, el inagotable *Vencedora* se desplegaba en el golfo de Guinea a consecuencia del secuestro pirata del petrolero *Mattheus*. Por fin, en agosto del mismo año llegaba para incorporarse a ATALANTA el nuevo BAM *Relámpago*, con lo que los patrulleros tipo *Descubierta* se reincorporaron a sus destacamentos habituales.

De no haber llegado la nueva y devastadora crisis actual, estos versátiles, robustos y utilísimos «barcos para todo» deberían estar alcanzando el fin de sus días; pero, con el aplazamiento por parte del Ministerio de Defensa de la segunda serie BAM, no hubo más remedio que prorrogar la ya prolongada vida activa de los cuatro supervivientes, a riesgo de dejar el muy sensible flanco Mediterráneo-mar de Alborán sin patrulleros de altura o cubierto por buques mucho más caros de operar. Así que, del mal el menos, podremos alegrarnos de que los más útiles y serviciales barcos de nuestra Armada, habiendo superado dos crisis, sueñen con la cuarentena, y desear que algún municipio tenga la buena idea de solicitar la cesión de alguno de ellos (ojalá que el *Vencedora*) para su conservación definitiva como nave histórica o museo. Este patrullero tal vez haya rubricado una de sus últimas actuaciones nada menos que en el peñón de Gibraltar, el mes de noviembre de 2012, cuando haciendo valer la normativa sobre Conservación Ambiental de la CEE trató de impedir el *bunkering* —transferencia de combustible— entre dos mercantes fondeados ante La Roca, y el Gobierno gibraltareño, acusándole de «invasor» y de violar sus presuntas aguas territoriales envió contra él la lancha *Scimitar*, tan poco celosa de ilegalidades, ante la que el buque español ni se inmutó. A consecuencia del incidente, el embajador español en Londres fue llamado a consultas por el Gobierno del señor Cameron.

Los Buques de Acción Marítima

La profunda y prolongada crisis que padece España ha truncado por la mitad, desgraciadamente, uno de los proyectos más interesantes y bien trazados para la consecución de un auténtico «barco para todo», desde el astillero hasta el fin de la que cabe prever prolongada vida activa. Liberada la Armada de competencias en aguas costeras y en el litoral, donde operan entes autonómicos, Guardia Civil del Mar, etc., el nuevo desafío consistía en sustituir la amplísima y variada constelación de pequeñas unidades del FUVIMAR por grandes patrulleros de altura «plus» o avisos sofisticados de gran radio de acción, que se traduciría al francés.

Los Buques de Acción Marítima, obra y diseño de Navantia, son muy versátiles y automatizados para operar en red, con eficaces sistemas de comunicación y medios de largo alcance —drones o helicópteros— para los amplios espacios marítimos, ejerciendo fundamentalmente dos funciones: control del mar y presencia marítima, todo ello con una tripulación reducida. Disponen para ello de los medios tecnológicos más avanzados, y robusta y silenciosa planta propulsora que permite operar con gran rendimiento de patrulla a muy bajo coste. Aunque el programa BAM previó un mínimo de nueve unidades, solamente se han construido y entregado cuatro (P-41 *Meteoro*, P-42 *Rayo*, P-43 *Relámpago* y P-44 *Tornado*), todos basados en el Arsenal de Las Palmas, fogueándose ya alguno de ellos en el conflicto pirático somalí.



BAM *Meteoro*. (P-41). (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

Con la situación actual, la consecución total de un programa estratégico como este es, por desgracia, más que incierto, pues tan solo hay actualmente dotación económica para la construcción de dos unidades más.

Una verdadera pena, pues los BAM están destinados a convertirse en los buques del futuro que llevarían el peso de las tareas más importantes de la Flota. Su vocación, basados en el Arsenal de Las Palmas, muestra un perfil plenamente atlántico para misiones de lo más variado, desde la represión del contrabando y tráfico delictivos a gran nivel de drogas, armas o personas hasta el control de la inmigración o auxilio en caso de crisis o incidentes internacionales. Los BAM son básicamente plataformas sólidas, eficaces y confortables desde las que actuar a pie de obra, sobre la mar, con modernos sistemas de detección, capaces de desplegar operaciones variadas de gran radio de acción gracias a su pista y hangar certificados para todo tipo de helicópteros operativos de la Armada. Esto último, junto con sus ruidosos aparatos motores, era la carencia de la que se ha acusado a los bregados *Descubierta*, pero los BAM están dotados de grupos diésel-eléctricos que no aseguran altas velocidades —máxima alrededor de los 20 nudos—, pero sí gran autonomía, con alta fiabilidad y automatización; son los primeros buques de la Armada en los que el personal de máquinas no necesita estar continuamente junto a los motores, salvo en caso de avería, se supone.

Aunque el armamento —únicamente tres piezas menores de artillería, entre las que destaca el omnipresente Oto Melara 76— no es lo más llamativo, el equipamiento para su gestión, con medios optrónicos y automatizados de fuego y puntería multiplica su eficacia. Los sistemas de control de plataforma SICP y de combate SCOMBA permiten la obtención de altas prestaciones, aunque la mayor capacidad ofensiva —caso de necesitarse— de un BAM radica en el helicóptero *SH-60 Seahawk* antibuque y antisubmarino, que puede incorporar operativamente en su hangar. Asimismo, se han desarrollado para este buque importantes innovaciones, como las hélices, perfil de misión con contenedores renovables y los medios no tripulados aéreos y navales (UAV); de estos últimos se espera su pronta incorporación.

A pesar de su base en la isla de Gran Canaria, lo previsible es que los BAM inevitablemente tendrán una o varias unidades destacadas en otros escenarios, pues la necesidad de «buques para todo» en la Armada pronto será acuciante. Con cuatro *Serviolas* (que cubrieron la «guerra del fletán» con los remolcadores *Las Palmas* y *Mahón*) desplegados en Cartagena y Ferrol, y otros tantos viejos *Descubierta* en el Mediterráneo-Estrecho, la flota, reducida en dos décadas a medio centenar de unidades, pronto no tendrá otros «buques para todo» que ofrecer. La Marina necesitará más BAM o se verá irremediablemente comprometida en el cumplimiento de sus misiones.

Conclusiones

Durante medio siglo, la Armada española ha desarrollado eficazmente un tipo de buque indispensable hoy día como auténtica plataforma de brega y trabajo en los espacios marítimos y oceánicos de interés. Transformando unidades de patrulla o antiguas corbetas lanzamisiles, que comparten plataformas muy marineras con plantas motrices indestructibles, mientras los *capital ships* de la Flota —portaaeronaves, LHD y fragatas F-100— llevaban a cabo operaciones, maniobras y compromisos internacionales, estos «buques para todo» desempeñaban las tareas indispensables para el control y la vigilancia marítima.

Carecer del número indispensable de «buques para todo», versátiles y polivalentes, no solo significa tirar por la borda la mitad de un proyecto desarrollado durante años de paciente y repetida práctica y experiencia, sino dejar nuestros capaces astilleros sin trabajo y la Armada carente de los buques que necesita. Conviene no desperdiciar, una vez más, a pesar de la acuciante coyuntura económica, el silencioso y gran esfuerzo realizado durante años.



BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA y ELÍAS: *Buques de Guerra Españoles, 1885-1971*. Editorial San Martín, 1972.
—*Buques de Guerra Españoles, 1971-1976*. Editorial San Martín, 1977.
- BUSQUETS I VILANOVA, Camil: *Las Marinas de Guerra Occidentales después de la Guerra del Golfo*. Aldaba Ediciones, 1992.
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada Española*. Ediciones Aldaba, 1995.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Rafael: *Con la Armada en el Banco Canario-Sahariano*. Editorial Naval, Madrid, 1991.
- Extra Defensa*, núm. 23: «De los 40 a los 90, Medio Siglo de la Armada Española». Edefa, septiembre 1993.
- Extra Defensa*, núm. 40: «Los Buques Principales de la Armada Española». Edefa, mayo 1995.
- Extra Defensa*, núm. 61: «Izar, la Construcción Naval Española, Hoy». Edefa, marzo 2002.