

ESTÉTICA DE LA F-100

José CASTRO LUACES



Introducción



NTE el pueblo, ante la prensa, aparecen las primeras fotografías de la *F-100*. En publicaciones técnicas se presentan impresiones artísticas de lo que será el buque una vez terminado. Ya está a flote, en armamento y pruebas y, antes de un año, ya habrá navegado.

De los buques se escriben muchas cosas: de sus armas, de sus capacidades y potenciales, de sus sistemas. Pero muy pocas veces de su estética. Al contemplar un barco, ¿qué vemos?, ¿qué nos dice?, ¿qué podemos interpretar? La estética, la emoción que algo nos causa, ¿qué es?

Consideraciones

El «gusto» es algo subjetivo, algo personal, pero las preferencias de cada época y de cada cultura nos indican claramente si un «hecho estético» concreto —un tipo de buque— tendrá aceptación o no. La estética de un buque no tiene por qué basarse en normativas apriorísticas y, como materialización de un sistema-artefacto, es susceptible de tener esta calificación. Sin duda la tendencia estética actual también justifica la calidad de este producto.

El buque debe tener unas proporciones adecuadas y concordancia de sus partes, tal que de él se pueda decir que tiene «armonía de formas». La belleza sensible que solemos adivinar en un barco es relativizada a otras percepciones, a la propia naturaleza que nos rodea, al mundo arquitectónico, artístico y tecnológico en que vivimos y, en definitiva, a nuestra educación y cultura. La relatividad de lo bello, según dirían los sociólogos, depende de la época y del lugar.

Es curioso que uno de los primeros buques de propulsión mecánica fuese un multicasco —*Charlot Dundas*, 1802— y, ahora, se trabaja con esa configuración como solución de futuro y de estética atractiva. También es llamativo comparar la sección de los navíos de los siglos XVII y XVIII —en los que disminuía la manga conforme se sube, por la obra muerta— con las secciones de los buques de guerra actuales. Son similares, aunque las razones son



(Foto: J. González Cela).

diferentes. En los primeros era garantizar la defensa del castillo ante el abordaje, y en los últimos disminuir la sección radar equivalente (concepto *stealth*).

El artefacto naval, el buque, es el resultado del nivel cultural y tecnológico de cada sociedad, de su cultura y su historia. Las formas, y en definitiva su estética, se aprecian en función no sólo de su apariencia innovadora, de su prestancia, de su capacidad destructora y resistencia pasiva, sino de las tendencias, y en esas modas o políticas constructivas, es determinante un hecho histórico constatable: en las últimas confrontaciones navales los vencedores acertaron en el diseño y los vencidos fracasaron.

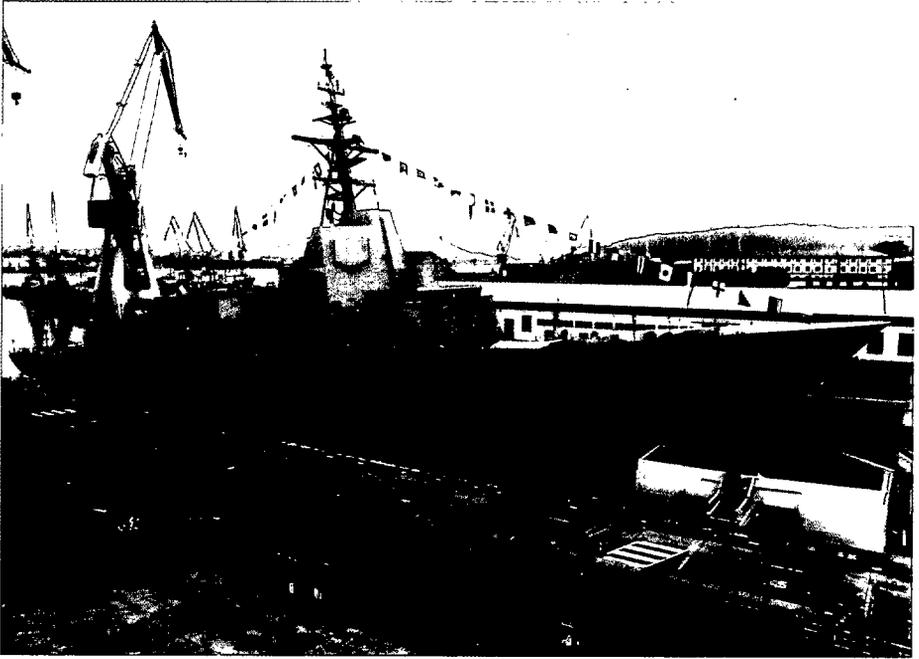
Un planteamiento así dirigido presupone que la hegemonía regional es permanente, y que la tecnología, la invención y el planeamiento de otras zonas de influencia nunca podrán alcanzar a los últimos vencedores. La

historia es terca y clara, las situaciones hegemónicas cambian y los logros tecnológicos mudan de zona y sociedad.

Dentro de la estética, cuando un buque rompe con lo usual y con las tendencias o evoluciones normales, su fisonomía es chocante y lleva tiempo asumirla. No suele gustar. Sin embargo, en pocos años, 10 ó 15, su perfil se transforma en clásico. Proyectos últimos de buques de futuro parecen una evolución truncada en el tiempo de otros del pasado. El proyecto del destructor norteamericano *DD-21* parece heredero en su estética de aquel *Monitor* de 1862.

Importancia de la estética

Desde tiempo inmemorial las embarcaciones se decoraban con una estética que influyese claramente en los oponentes, transmitiéndoles poder, innovación, misterio... y como consecuencia temiesen el enfrentamiento, lo que se traduciría en una inferioridad psicológica que, como arma añadida, jugase a su favor.



(Foto: E. N. Bazán).

Se pintaban ojos, se dibujaban enormes dientes, se mostraban espolones, se construían grandes mascarones, simulaban formas de deidades respetables... en definitiva se buscaba acobardar al otro. Un diseño adecuado puede presentar una amenaza ante terceros y un elemento disuasor frente a una amenaza (1).

«Por ello se halla tanta variación en ellas, las naves, no sólo en lo que toca a su figura, magnitud y proporción del buque... haciendo el todo de sus atenciones y reparos un estudio tan dilatado, como importante a todo Género Humano» (2).

Enseñorear el pabellón es un procedimiento valiosísimo para el prestigio de un país, un ejercicio de disuasión y un escaparate de una tecnología y muestra de diseño y capacidad. El efecto disuasorio se logra por una estética de robustez, de innovación de armas o equipos con aspecto novedoso e imponente.

(1) CASANOVA RIVAS, Enrique: *El buque de guerra como aplicación más avanzada de la tecnología naval*. Fondo Editorial de Ingeniería Naval. Colegio Oficial de Ingenieros Navales. Madrid 1996.

(2) *Examen Marítimo. Theorico Practico, o Tratado de Mechanica aplicado a la Construcción, conocimiento y manejo de los Navíos y demás embarcaciones*. Jorge Juan. Madrid, 1771. (Imprenta de don Francisco Manuel de Mena).

Una forma de dominio es propiciar la difusión de gran cantidad de diseños y propuestas totalmente revolucionarias que denoten la pujanza, la tecnología, el culto al riesgo, el afán de estar en vanguardia, aunque no se puedan contrastar sus bondades y se queden en el tintero la inmensa mayoría de estas ideas, ¿proyectos? En el *Proceedings* de febrero de 1985, con el título de «New shape in ships», se presentaban unas propuestas de buques portaaeronaves multicasco totalmente revolucionarios y de estética nueva, lo que les hacía imponentes, inquietantes y temibles. Han pasado los años y no se han contrastado.

Muchas veces, y la historia lo confirma, la estética influye poderosamente en la disuasión, no sólo por su propia prestancia, sino también por lo que esconde, por las armas y capacidades que puede llevar un diseño tan avanzado.

El porqué de la estética

¿Quién es el artista en un barco? Su estética final es el resultado de las prácticas de diseño y de construcción del país de origen, de la región concreta, del astillero, de la armada utilizadora y, por supuesto, de todos los que intervienen: desde la definición de las necesidades hasta la entrega, la estética de un buque no es fruto de cánones, normas o criterios, sino simplemente la consecuencia del pragmatismo del diseño para que cumpla con las expectativas, con su funcionalidad.

Cuando, por evolución, se obtiene un buque en base a otro anterior, el parecido es enorme. En los siglos XVII y XVIII las fragatas y los navíos eran todos muy parecidos, incluso los de países distintos y confrontados. Hace años se podían hacer las chimeneas más altas y esbeltas o más gruesas y bajas, los palos más o menos altos y con una u otra inclinación. Hoy, por el contrario, las proyecciones de la obra muerta deben cumplir unos requisitos que suelen ser de mínimos.

El buque, como producto tecnológico de síntesis, es un sistema que busca esencialmente la funcionalidad y no da concesiones a lo accesorio. Su estética viene condicionada desde el principio por los requisitos NSR que se le exigen. Es cierto que al diseñar de dentro a fuera, por un lado, y de fuera a dentro, por otro, el producto final está demasiado definido y el proyectista, en su afán de embellecer el buque, muy pocos elementos tiene en su mano.

La estética de nuestro barco

Podríamos apropiarnos, para justificar y engrandecer la belleza de este barco, de la teoría de la mayoría de los escolásticos, diciendo que su belleza es un valor objetivo, sin más que admitir que este artefacto, como producto origi-

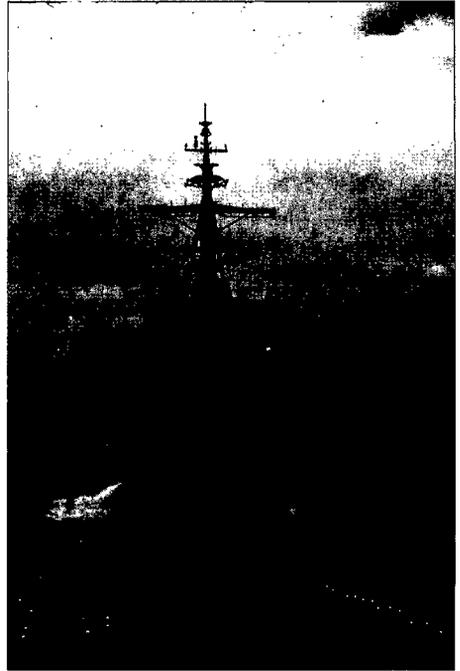
nado y querido del hombre, es un ser y como tal tiene este atributo.

En la búsqueda de la estética de estos barcos caminamos por senderos intrincados y poco definidos. Por supuesto analizamos nuestro buque, lo comparamos con otros de la misma antigüedad, con otros del pasado reciente y con aquellos históricos que marcaron tendencias. De este modo podemos decir que el espacio entre las dos chimeneas le da un aspecto de truncamiento de la superestructura, que si bien, por un lado, le confiere un aire más esbelto, por otro le califica con un perfil menos robusto. La poca altura de las chimeneas mejora la sección radar y la detección visual. Por el contrario, unas chimeneas más próximas entre sí y de mayor altura, diseñadas con las inclinaciones adecuadas, podrían mejorar la estética, aumentar el volumen interior —actualmente escaso— y darle un aspecto más agresivo y de dureza, recordando a los acorazados.

El esfuerzo de diseño debe ponderarse (y así se hizo) de tal modo que un intento geométrico de reducir la sección radar del buque no comprometa los volúmenes internos y requiera de complicadas soluciones en la disposición y en los servicios. Pareció más adecuada una solución mixta con esfuerzos limitados en la geometría y compensarlo con opciones de absorbentes, inhibidores o engañadores. Y los codillos y retranqueos en un buque de guerra moderno le dan una elegancia y esbeltez que realzan más su atractivo, como es nuestro caso.

Haciendo un estudio de envolventes de los perfiles, se ve que las tendencias mundiales a través de los años presentan enormes similitudes, y esto es lo que ocurre con buques actuales de nueva generación, como los *Lafayette* y *Horizon* franceses, la *DDG-51* estadounidense y la *F-100* española.

Al contemplar el barco por el través nos encontramos ante un perfil armonioso con una zona central simple y sencilla que nos hace sospechar un diseño optimizado de los sistemas y maniobras de esa zona que auguran una gran eficacia. La maniobra de popa, a un nivel inferior a la cubierta de vuelo, le da un aire más ligero y, por fin, la proa tan lanzada, con ese gran abanico, con su amurada cortada y el ancla de roda en su varadero —que



(Foto: C. Busquets).

nos recuerda a los mascarones de los antiguos veleros— le dan en conjunto una concordancia a las líneas del buque que le hacen grandioso y animan a su contemplación.

Al contemplarlo se aprecia que la articulación volumétrica exterior, su pureza de líneas y la gradación de alturas es un reflejo de un equilibrio interior, regulado por una jerarquía de espacios. Y la lectura del perfil habla de un buque ordenado, expresivo, original y espontáneo que, centrado en un cuadro, diríamos de él que está ajustado en composición, valores y en una clave emotiva que dice de su poder, sobriedad y belleza.

Cuando un buque de guerra se diseña con los criterios funcionales como se hizo en el caso de la *F-100*, y su estética es llamativa resulta un arma disuasoria de enorme importancia por cuanto su operatividad no tiene discusión y su prestancia lo pregonan. Se ha logrado un barco imponente, agraciado y bello.

Me siento orgulloso de haber visto, como testigo activo, cómo las chapas de acero se iban transformando en un producto de tanto atractivo.

