

FIASCOS NAVALES ESPAÑOLES EN EL SIGLO XX

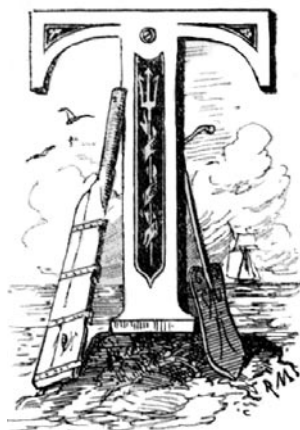
Dionisio HUELIN MARTÍNEZ DE VELASCO



(Retirado)

El fracaso es solo la oportunidad de comenzar de nuevo de forma más inteligente.

Henry Ford



RES fueron a mi juicio los fiascos que sufrimos en la Armada durante la segunda mitad del pasado siglo xx:

— Los nueve destructores de la clase *Audaz* (*Audaz, Osado, Meteoro, Furor, Rayo, Ariete, Temerario, Intrépido* y *Relámpago*).

— Los tres destructores de la clase *Oquendo* (*Oquendo, Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada*).

— Los catorce dragaminas de la clase *Bidasoa* (*Bidasoa, Nervión, Lérez, Tambre, Guadalete, Segura, Ter, Guadiaro, Tinto, Eume, Almanzora, Navia, Guadalhorce* y *Eo*).

Los llamo fiascos, entre otras razones, porque si la vida de un buque de guerra está genéricamente diseñada para 30 años de servicio, estos tres tipos de barcos, como enseguida veremos, dejaron mucho que desear en ese sentido y, en consecuencia, quedó demostrada una gran ineficiencia en la construcción naval militar española de aquellos años. Y por lógicas razones de espacio de la REVISTA, me voy a centrar solo en los dos primeros fiascos, ya que de hacerlo en los tres alargaría en demasía la extensión del artículo. Quizá me anime más adelante a hablar del fiasco de esos dragaminas.



Destructor clase *Audaz*. (Fotografía facilitada por el autor).



Destructor *Oquendo*. (Fotografía facilitada por el autor).



Destructor *Roger de Lauria*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).



Dragaminas *Bidasoa*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

Planes navales

Tras el desastre de 1898, la Armada española tuvo que renacer de sus cenizas, estableciendo cinco planes navales aprobados durante el primer tercio del siglo XX:

- El Plan Maura-Ferrándiz de 1908.
- El Plan Miranda de 1915.
- El Plan Cortina de 1922.
- El Plan Primo de Rivera de 1926.
- Los planes de la República de 1935 y 1936.

Como los dos fiascos que voy a relatar sucedieron en buques escoltas, las referencias que cito de estos y los siguientes planes navales, que luego señalaré, se van a referir únicamente a este tipo de buques.

Con la ejecución de estos planes de principios del siglo pasado, la Escuadra española consiguió disponer, a mediados de los años 30, de los siguientes buques escolta de las grandes unidades, que entonces eran cinco acorazados y ocho cruceros:

- Veinticuatro destructores.
- Siete cañoneros.
- Veintidós torpederos.
- Seis minadores.

Aunque finalizada la Guerra Civil y tras diversas vicisitudes, la Armada española se encontró con que en 1940 le quedaban operativos los siguientes:

- Veintiún destructores.
- Tres cañoneros.
- Once torpederos.
- Seis minadores.

Todos esos destructores, cañoneros y torpederos estuvieron operativos hasta la década de los años 50, si bien no fueron sometidos a ninguna modernización, por lo que la ausencia de radares y sonares los hacía prácticamente inútiles como buques de guerra, a pesar de la artillería y los torpedos que llevaban, que también se habían quedado algo obsoletos en aquel mundo más tecnológico surgido tras la Segunda Guerra Mundial. En cambio, los seis minadores, fuertemente artillados y con algunas armas antisubmarinas, aunque sin torpedos, estuvieron operativos hasta principios de los 70, si bien solo dos de ellos fueron modernizados con la instalación de radar, sonar y algún nuevo sistema de comunicaciones.

Con este bagaje, desde aquel año 1940 se siguieron aprobando nuevos planes navales, concretamente en los años 1943, 1965, 1971, 1973, 1977, 1990 y 2014. Pues bien, dejando para más adelante el Plan Naval de 1943, del que surgieron los destructores de las clases *Audaz* y *Oquendo* —los protagonistas de este artículo—, los siguientes planes han sido, digámoslo así, un camino de rosas, pues todos conocemos cuáles fueron su proyectos y satisfactorios resultados, referidos como antes a buques escoltas. Del de 1965 surgieron las cinco fragatas de la clase *Baleares*, derivadas de la clase *Knox* estadounidense (las *Knox* habían entrado en servicio entre 1969 y 1974, y las *Baleares* entre 1973 y 1976); del de 1971, no surgió ningún escolta; del de 1973, las seis corbetas de la clase *Descubierta*, de diseño español (entraron en servicio entre 1978 y 1982); del de 1977, las seis fragatas de la clase *Santa María*, derivadas de la clase *Oliver Hazard Perry* estadounidense (estas habían entrado en servicio entre 1977 y 1989, y las *Santa María* entre 1986 y 1995); del de 1990, las cinco fragatas de la clase *Álvaro de Bazán*, de diseño español (entraron en servicio entre 2002 y 2012), y del de 2014, las seis fragatas *F-110*, también de diseño español, todavía ninguna botada, aunque las cinco primeras ya con nombre asignado: *Bonifaz*, *Roger de Lauria*, *Menéndez de Avilés*, *Luis de Córdova* y *Barceló*.



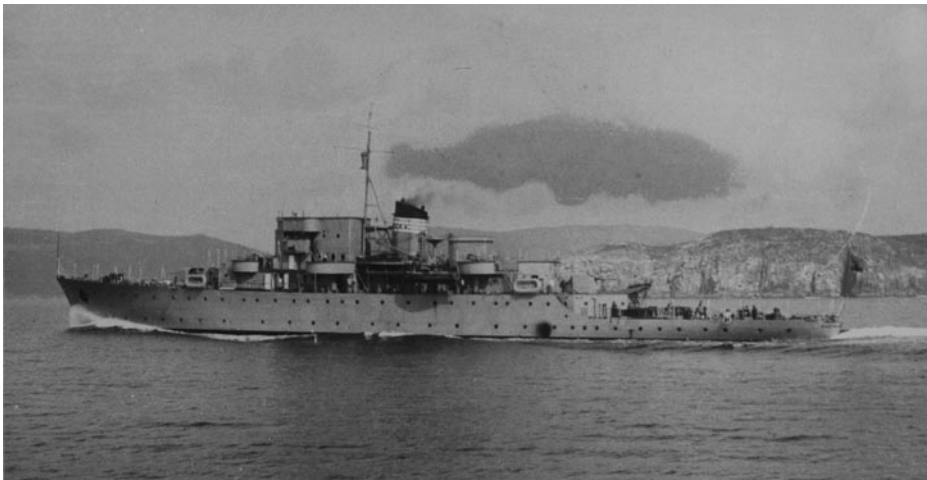
Fragata *Extremadura* de la clase *Baleares*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

Plan Naval de 1943

A la vista de que en la Segunda Guerra Mundial se habían desarrollado y utilizado los primeros radares y sonares, e incluso el sistema de identificación IFF, y que nuestros buques escoltas de entonces no disponían de ninguna de esas nuevas tecnologías, el Plan Naval de 1943 fue extremada y utópicamente ambicioso en sus proyectos, tanto que previó la construcción de 84 destructores y 36 torpederos. La realidad es que la cosa se quedó en un definitivo proyecto de tan solo nueve destructores, aunque al final fueron solo tres los construidos, y nueve torpederos, todos ellos fabricados, si bien estos últimos fueron recibiendo después otras varias denominaciones.

En cualquier caso, existieron otros buques escolta proyectados en un modesto Plan de 1941, que fueron entrando en servicio en años siguientes y que, aunque iban a estar bien y fuertemente armados, seguían construyéndose sin ningún sensor ni sistema electrónico instalado. Fueron los dos nuevos minadores de la clase *Eolo* y los seis cañoneros de la clase *Pizarro* y los dos de la clase *Vicente Yáñez Pinzón*, enseguida redenominados estos ocho cañoneros como fragatas. Y de planes anteriores a la guerra entraron en servicio cuatro destructores, dos de la clase *Liniers*, derivados de los planes de la República 1935-1936, y los dos últimos de la clase *Churruca*, procedentes del Plan Naval de 1926, ya que ninguno de los cuatro pudo empezar a construirse hasta finalizada la guerra.

Los cañoneros/fragatas de la clase *Vicente Yáñez Pinzón* y los dos destructores *Liniers* y *Álava* se beneficiaron del Acuerdo de 1953 con los Estados Unidos, ya que se les instalaron radar y sonar y se les cambió la artillería prin-



Cañonero *Martín Alonso Pinzón*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

cipal original de 120 mm británica por la de 127 mm (cinco pulgadas) estadounidense. No así los primeros seis cañoneros/fragatas, que habiendo entrado en servicio entre 1946 y 1950, quedaron prácticamente obsoletos casi desde su construcción. También existieron seis pequeñas corbetas de la clase *Descubierta*, que habiendo entrado en servicio entre 1956 y 1960 como buques ya desfasados, también fueron acogidos al Acuerdo con los Estados Unidos y fueron dotados de radar y sonar, además de haberseles cambiado su original artillería británica por la más moderna estadounidense.

Pues bien, aquellos finalmente doce buques proyectados en el Plan Naval de 1943 fueron dos de los tres grandes fracasos de la historia naval española de la segunda mitad del siglo xx. Todos ellos fueron consecuencia de los acuerdos firmados a comienzos de esos años 40 entre la Empresa Nacional Bazán y las firmas francesas Rateau (turbinas) y Ateliers et Chantiers de Bretagne (calderas), que permitieron a la empresa española adquirir la licencia para la construcción de esos grupos propulsores para equipar a los nuevos escoltas de la Armada.

Destructores de la clase *Audaz*

Los nueve torpederos/cazasubmarinos/fragatas rápidas/destructores antisubmarinos (ASW), que así fueron respectivamente denominados en los años 1944, 1955, 1956 y 1961, eran un proyecto francés de 1937. A principios de 1940, los alemanes proporcionaron a la Armada española los planos de estos buques, que habían sido capturados a los franceses cuando se hallaban en construcción para su Marine y que habían pasado a manos de la Kriegsmarine.

El proyecto era demasiado complicado, especialmente en lo referente a la maquinaria, que nunca llegó a funcionar adecuadamente. El sistema de propulsión francés era de escasa fiabilidad y de gran complejidad técnica, lo que unido a la escasa capacidad de nuestra industria naval de la época, condujo a uno de los mayores fracasos inversores de la construcción naval española del siglo xx. Además, con el paso de los años, el proyecto original estaba totalmente obsoleto. Por esta razón, aunque cuatro de los buques de la clase fueron terminados según el diseño original entre los años 1953 y 1958, tras muchos años de arduos esfuerzos todos fueron incluidos en el programa de modernización elaborado en colaboración con Estados Unidos, tras los acuerdos de 1953, por lo que finalmente los nueve consiguieron estar en servicio, ya modernizados, en 1965.

Tenían grandes defectos de construcción que afectaban directamente a la seguridad. Fueron barcos malos al salir de los astilleros y lo continuaron siendo tras las modernizaciones y reformas. Sus máquinas, dado su complicado diseño, padecían frecuentes averías, lo que las hacía ser poco fiables. Además, sufrían de falta de estabilidad, lo que les hacía comportarse mal con determi-



Destructor *Audaz*. (Foto: www.flickr.com/photos/armadamde).

nados estados de la mar, así como embarcar mucha agua, especialmente en la parte de popa, que era muy baja. Para más inri, tenían unas tapas de admisión de aire para las calderas en la cubierta principal, a lo largo de los pasillos laterales de ambas bandas, donde toneladas de agua caían con normalidad, poniendo en riesgo cualquier deformación que pudiera suceder. Además, a veces los temporales soltaban el portalón, que se encontraba estibado en el mamparo adyacente y, en su caída sobre la cubierta, arrastrado por la gran masa de agua, era capaz de cizallar los tornillos de esas tapas de admisión de aire para las calderas.

Esta circunstancia fue la causa principal del naufragio de la fragata *Ariete*, que en la noche del 24 al 25 de febrero de 1966, navegando desde Ferrol a Cartagena en medio de un temporal, sufrió severos golpes de mar. Esas toneladas de agua encontraron camino fácil para entrar por esas admisiones de aire e ir averiando válvulas y rompiendo tuberías hasta alcanzar las cámaras de máquinas y los tanques de combustible, provocando la parada de sus tres calderas y dejando al buque sin gobierno que, arrastrado por las olas, quedó encallado en la Costa de la Muerte, un poco al norte de la ría de Muros, a la altura del pueblo de Lira (1). Todo ello supuso que estos buques solo estuvieran operativos entre 10 y 21 años.

(1) Toda la dotación se salvó, sin que ninguno de sus 170 miembros sufriera daño alguno. Al pueblo de Carnota, por la valiente actuación de sus habitantes en el salvamento, se le concedió el título de Muy Humanitario.



La fragata *Ariete* encallada en la Costa de la Muerte, febrero de 1966.
(Fotografía facilitada por el autor).

Destructores de la clase *Oquendo*

La clase *Oquendo* tenía que haber sido uno de los proyectos más ambiciosos de la Armada durante los años de la posguerra. La intención inicial era la de construir en los astilleros de Ferrol nueve buques de unas 4.200 t de desplazamiento.

Fueron muchos los diseños presentados y, finalmente, el 25 de septiembre de 1943, el ministro de Marina consiguió del Consejo de Ministros la autorización para la construcción de nueve destructores de esta clase. A los ocho buques restantes se les asignaron los nombres de *Roger de Lauria*, *Marqués de la Ensenada*, *Blas de Lezo*, *Gelmírez*, *Lángara*, *Bonifaz*, *Recalde* y *Blasco de Garay*.

Durante los años siguientes se intentaron adquirir los materiales y los equipos necesarios para su construcción. La dificultad para encontrar algunos de ellos motivó constantes cambios sobre el proyecto original, sobre todo en lo referente al armamento. El retraso era debido en parte a la compleja situación de la industria española y en parte a la difícil situación económica. Todos los materiales que no se podían conseguir en España tuvieron que pedirse al extranjero, pero el embargo económico y político al que estaba sometido el régimen de Franco dificultó que llegaran a tiempo. Con todo ello, el 15 de junio de 1951 fue puesta la quilla del *Oquendo*, aunque no fue botado hasta más de cinco años después, el 5 de septiembre de 1956. Ya a finales de 1961, durante las pruebas de mar, el buque evidenció problemas de estabilidad,

quedando escorado durante una virada sin que pudiese adrizarse para recuperar su posición vertical. Por enésima vez se modificó su diseño, en esta ocasión con la colaboración técnica estadounidense, que procedió a la eliminación de los pesos altos y la redistribución de otros. También se redujo parte del armamento y los correspondientes pañoles de munición. En 1962, pudo completar sus pruebas de mar que, si bien no fueron para tirar cohetes, al menos resultaron aceptables. El 22 de abril de 1963 entró en servicio, tras 12 años en construcción y 20 después de haber sido planeado.

Los problemas ocasionados en la fase de construcción prosiguieron, inevitablemente, durante su vida operativa. Aunque ya en 1961 se le había clasificado como destructor antisubmarino, la gran mayoría de las armas de este tipo, que procedían de la ayuda norteamericana, tuvieron que ser desembarcadas para mejorar su estabilidad. Los equipos electrónicos y su artillería, en su mayoría de origen británico, habían quedado totalmente desfasados. En cualquier caso, fue incorporado a la 21.^a Escuadrilla de Destruyores, junto a los cinco destructores de la clase *Lepanto* (ex-*Fletcher* estadounidense), popularmente llamados «Los Cinco Latinos», aunque por la gran diferencia existente entre las capacidades operativas de unos y del otro, el *Oquendo* quedó relegado a tareas de adiestramiento e instrucción, permaneciendo en esta situación



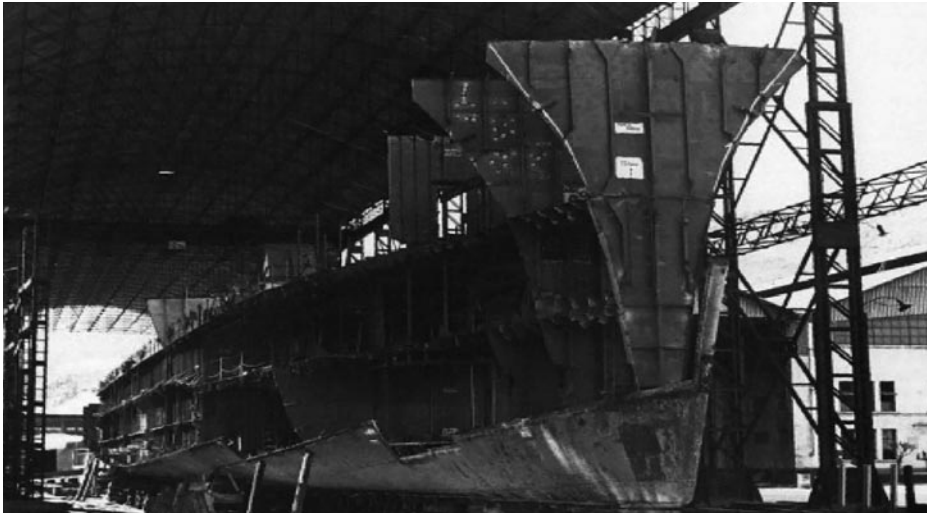
Los destructores *Oquendo*, *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada* en construcción en Ferrol (1960). (Fotografía facilitada por el autor).

hasta su baja en la Armada. Su vida operativa quedó reducida a 15 años, de 1963 a 1978.

Tras el rotundo fracaso en la construcción y operatividad del *Oquendo*, el 8 de febrero de 1958 se canceló la fabricación de los seis últimos buques de la serie, mientras que la del *Roger de Lauria* y el *Marqués de la Ensenada* quedó momentáneamente paralizada. Así, esos dos buques supervivientes fueron botados, respectivamente, el 12 de diciembre de 1958 y el 15 de julio de 1959, sin haberse podido finalizar su construcción en grada.

Remolcados a Cartagena, las obras de reconstrucción de estos dos destructores comenzaron en agosto de 1964. Lo primero que se hizo para mejorar su estabilidad fue ampliarles la manga, que de los 11 metros del *Oquendo* pasó a los 13 de estos dos buques. Para esta compleja operación se cortó el casco de forma longitudinal por ambas bandas, añadiéndose algunas secciones.

También se modificó la popa, cambiando la forma redondeada por una más plana, que mejoraba algo su comportamiento dinámico (2); se eliminaron todos los portillos de ventilación y se instalaron equipos de aire acondicionado; se modificaron todas sus superestructuras, siendo prácticamente las chimeneas y el mástil de sensores lo único que permaneció en su lugar original; en su sección de popa se añadió una cubierta de vuelo y un pequeño



Ampliación de la manga del destructor *Roger de Lauria* (1964).
(Fotografía facilitada por el autor).

(2) Comportamiento del buque ante balances, cabezadas, aceleraciones, embarque de agua, olas rompientes, movimiento de líquidos en tanques y esfuerzos estructurales.

hangar, y la estructura del puente de gobierno quedó completamente modificada. Con todas estas transformaciones, consiguieron entrar en servicio, respectivamente, en 1969 y 1970.

El resultado fue unos destructores antisubmarinos, de unas 3.785 t de desplazamiento, en los que se mantuvo la planta motriz original, con dos grupos de cuatro turbinas Rateau y tres calderas Ateliers et Chantiers de Bretagne. Es cuanto menos llamativo que conociendo los deficientes resultados de esta maquinaria francesa en los destructores de la clase *Audaz* no se llegaron a instalar en estos dos buques, por ejemplo, las modernas y fiables calderas Babcock & Wilcox y turbinas General Electric que montaban «Los Cinco Latinos», que cuando aquellos empezaron a reconstruirse en 1964, estos ya llevaban en España entre cuatro y siete años.

Su armamento se actualizó al estándar norteamericano. Incluso se iniciaron los trámites para la instalación de un lanzador de cohetes antisubmarinos ASROC, pero como España no pertenecía a la OTAN no fue posible su adquisición, por lo que se les montó una segunda torre de artillería inmediatamente a proa del puente. En cualquier caso, a excepción de la carencia del sistema ASROC y de su maquinaria de propulsión, los destructores *Roger de Lauria* y *Marqués de la Ensenada* se pusieron a la altura tecnológica de los norteamericanos que habían sido modernizados tras la Segunda Guerra Mundial (3) y, en

consecuencia, algo por encima de «Los Cinco Latinos». Tras sus últimas reformas en Cartagena, finalmente quedaron incorporados a la 11.^a Escuadrilla de Escoltas, con base en Ferrol, junto a los cinco destructores de la clase *Churruca* (ex-Gearing estadounidense), que habían llegado a España entre los años 1972 y 1973. Pero, a pesar de su gran potencia artillera, de los modernos torpedos que llevaban, de los sensores más avanzados de la época (por ejemplo, fueron los primeros



Noticia de prensa sobre el atentado al *Marqués de la Ensenada*. (Fuente: diario ABC).

(3) Fueron los destructores de la clase *Gearing* (102 buques construidos entre los años 1944 y 1945) y los de la clase *Allen M. Sumner* (53 barcos construidos entre los años 1943 y 1944), que a principios de los años 50 fueron sometidos a una rehabilitación y modernización (FRAM por sus siglas en inglés) en dos fases, la FRAM I a los *Gearing* y FRAM II a los *Allen M. Sumner*.

buques de la Armada española que montaron un sonar de profundidad variable, VDS) y de poder llevar un helicóptero embarcado, su vida operativa quedó reducida a 13 años, de 1969 a 1982, la del *Roger de Lauria*, y a 11 (18), de 1970 a 1981 (1988) (4), la del *Marqués de la Ensenada*.

Conclusiones

De todo lo anterior se puede colegir que el fiasco de los *Audaz* y los *Oquendo* fue una clara consecuencia del retraso industrial producido por la Guerra Civil, la Segunda Guerra Mundial y los años del aislamiento internacional de España, así como de la poca previsión del Gobierno que, basada en planes ambiciosos, carecía de la capacidad industrial necesaria, a lo que se unía haber instalado en los 12 buques esa infernal maquinaria francesa, que falló de forma demasiado frecuente e intempestiva (5), así como haber construido unos buques tan poco marineros, que adolecían de estabilidad y que tenían un peligroso comportamiento dinámico, especialmente por la cantidad de agua que embarcaban en mares procelosos, circunstancia esta última que, como ya hemos visto, al menos se corrigió en el *Roger de Lauria* y en el *Marqués de la Ensenada*.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILERA, Alfredo, y ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. Editorial San Martín, 1980.
- BLANCO NÚÑEZ, José María: *La construcción naval en Ferrol, 1726-2011*. Colección Naval Navantia, 2011. No venal.
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española. Los años de la postguerra*. Editorial Aqualarga, 2000.
- TAPIA, Blanca, y MAZARRASA, Javier de: «1966. Naufragio de la fragata *Ariete*». *Revista Española de Defensa*, núm. 218, abril 2006.

(4) Estaba prevista su baja en la Armada en 1981, pero como ese año sufrió un atentado de la organización terrorista ETA estando el buque atracado en Santander, se procedió a reparar sus daños para mantenerle operativo hasta 1988, con el fin de no aparentar que se le daba de baja por aquella circunstancia.

(5) No sé si la E. N. Bazán de entonces conocía que, años antes de iniciarse la construcción de los buques españoles, en las pruebas del destructor francés *Le Terrible*, el tercero de los seis de la clase *Le Fantasque*, que entró en servicio en 1935, en las turbinas Rateau-Bretagne que montaba se rompieron algunas de sus palas, lo que requirió reparaciones prolongadas, con la consecuencia de un notable retraso en la entrada en servicio del buque.

Lanchas de instrucción de la Escuela Naval Militar realizando ejercicios al ocaso. Al fondo, las islas Cíes y Ons. (Foto: Íñigo Franco Moreu).

