

BUQUES DE NUESTRA ARMADA BOTADOS FUERA DE ESPAÑA

Raúl VILLA CARO
Doctor ingeniero naval y oceánico

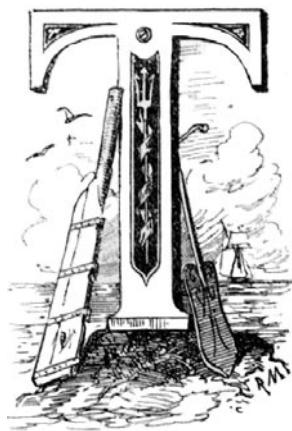


Adivinanza:

Si sube nos marchamos,
y si baja nos quedamos.

(El ancla)

Introducción



ODOS los buques de la Armada que actualmente se encuentran en servicio aparecen listados en una publicación denominada *Lista Oficial de Buques de la Armada* (LOBA). La edición actual, del año 2020, vino a sustituir a las versiones anteriores de 2015 y 2018. En las cincuenta y tres páginas que ocupa se pueden consultar características de nuestros buques referentes al tipo o clase al que pertenecen, a su base, a su fecha de alta en la Armada e incluso a su lugar y fecha de botadura. Todos esos datos vienen acompañados de bonitas fotografías de los buques, mediante las que se pueden conocer a nuestro portaaviones, a las fragatas, a los submarinos, a los buques anfibios, a los buques de aprovisionamiento de combate y a las lanchas de desembarco, así como a los buques de transporte

ligero, de rescate, auxiliares, remolcadores, de medidas contraminas, de acción marítima, patrulleros, hidrográficos, oceanográficos y buques escuela y de instrucción.

Consulta

Dicho esto, y con la gran pista que supone conocer que existe una publicación de todos nuestros buques de guerra, resultará más fácil poder contestar al interrogante siguiente: emulando al popular programa televisivo *Pasapalabra*, ¿sabrían decirme qué dos barcos de nuestra Armada fueron botados en Río de Janeiro y Gotemburgo respectivamente?

En una segunda pista, les diría que en la edición actual de la LOBA de 2020 esos dos buques han desaparecido, lo que indica que han causado baja recientemente. Y por dar una tercera pista, podría comentarles que si emitiera la pregunta entre los miembros del Ejército de Tierra, tal vez encontraría más candidatos a acertar la primera parte del interrogante. ¿Y por qué digo esto? Pues porque ese primer buque en cuestión hasta el año 2000 perteneció a las filas del Ejército de Tierra. Y con esta buena pista, ya muchas personas estarán pensando en dos unidades cuyos nombres corresponden al *Martín Posadillo* y a *El Camino Español*.

Estos barcos, que ya estaban bastante castigados por los años, fueron adquiridos por el Ejército de Tierra en el mercado de segunda mano allá por los años 90 (el primero a principios de los noventa y el segundo a finales) y, aunque siempre fueron tripulados por personal de la Armada, hasta el 15 de febrero del año 2000 no causaron alta en la LOBA. Con base en Cartagena, se dedicaban principalmente al transporte de carga rodada, por lo que se les conoce familiarmente como buques Ro-Ro, nombre procedente de los términos ingleses *Roll on-Roll off*.

Pero volviendo a la pregunta lanzada, llega el momento de apostar por el comodín del 50 por 100 y se debe seleccionar una de las dos opciones ya indicadas. Así que pasaré a servir la última gran pista: aunque los dos ya han causado baja en la LOBA, el buque en cuestión fue dado de baja primero, en concreto el 15 de noviembre de 2019.

Así que ya ha quedado claro que la respuesta correcta es *El Camino Español* que, bajo el nombre original de *Araguary*, fue botado en Río de Janeiro en el año 1984, bautizándose posteriormente como *Mercantil Mage* y, en 1995, *Cyndia*. En 1998 fue adquirido por el Ejército de Tierra, por mediación de la Empresa Nacional Bazán, para dar servicio a sus unidades. El buque fue transformado en las instalaciones de Bazán en Cartagena, sufriendo modificaciones que afectaron principalmente a la propulsión y la habitabilidad. Finalmente, fue entregado a la Armada, causando alta el 15 de febrero de 2000, al pasar el control de dos de los tres buques del Ejército de Tierra a la Armada. Estos, obviamente, fueron el *Martín Posadillo* (ET-02) y *El Camino Español* (ET-03), rebautizados como A-04 y A-05 respectivamente. Un tercero, el *Santa Teresa de Ávila* (ET-01), fue desestimado por ser de casco de madera. El puerto base de *El Camino Español* era Cartagena y estaba integrado en la Fuerza de Acción Marítima. Habitualmente prestaba servicio en la zona del

litoral del Mediterráneo transportando material entre la Península y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, aunque ocasionalmente daba apoyo a las unidades desplegadas en Kosovo (12 transportes), Líbano (diez), Turquía (seis) y Bosnia, al igual que el *Martín Posadillo*. El buque también efectuó transportes a Mauritania para actividades de cooperación y adiestramiento entre los ejércitos español y mauritano. No obstante, su mayor navegación se llevó a cabo entre Cartagena y Pitea (Suecia), en la que se desplazó un total de casi tres mil millas náuticas.

Se debe destacar que este buque, de 93 metros de eslora, 18 de manga y 5.800 toneladas de desplazamiento, debía su nombre a la ruta terrestre que existía en tiempos de Felipe II entre Milán y Bruselas, creada para el transporte de tropas españolas en la guerra de Flandes como alternativa a la peligrosa ruta por mar a través del canal de la Mancha.

Tras algo más de veinte años de servicio en la Armada, y tal como ya se ha indicado, *El Camino Español* fue dado de baja el 15 de noviembre de 2019 en un acto llevado a cabo en el muelle de La Curra de Cartagena, con la presencia del almirante jefe del Arsenal, vicealmirante Aniceto Rosique Nieto, quien indicó que intentar darle diez años más de vida al buque hubiera exigido una inversión demasiado elevada, por lo que no era rentable llevarla a cabo.



El Camino Español fondeado. (Fotografía facilitada por el autor)



El Camino Español causa baja en la Armada. (Foto: www.armada.mde.es)

En referencia al *Martín Posadillo*, se podría destacar que fue igualmente adaptado para satisfacer las necesidades de transporte del Ejército de Tierra. Como *El Camino Español*, también fue operado por la Armada e igualmente tenía su puerto base en Cartagena. Realizaba transportes entre los puertos de Almería, Melilla, Ceuta, Huelva, Algeciras, Valencia, Ploče (Croacia) y Salónica (Grecia). Fue construido en Gijón, en los astilleros Duro Felguera, y botado en 1973. En 1990 lo adquirió el Ejército de Tierra y recibió el nombre definitivo en memoria del coronel de Intendencia del Ejército de Tierra José María Martín-Posadillo Muñiz, asesinado en acto terrorista. En su día pasó a encuadrarse en la Agrupación Logística 23 con base en Ceuta y, finalmente, junto a *El Camino Español*, causó alta en la Armada el 15 de febrero de 2000. Aunque hasta su baja siguió siendo propiedad del Ejército de Tierra (al igual que lo era *El Camino Español*), que mantenía plena disponibilidad sobre él, tenía dependencia operativa de la Armada, ejercida a través del almirante de Acción Marítima (ALMART). Toda su dotación estaba compuesta por personal de la Armada, teniendo su comandante la graduación de capitán de corbeta.

Como se acaba de citar, el *Martín Posadillo* fue botado en 1973, pero con el nombre de *Rivanervión*, y en 1981 pasó a denominarse *Cala Portals* (al ser adquirido por Naviera Mallorquina), hasta que fue renombrado en 1990 por el Ejército de Tierra de la manera ya conocida. Este buque realizó su primera singladura, como buque del Ejército de Tierra, de Burriana (puerto en el que fue reparado) a Valencia. Entre las misiones principales encomendadas a este



El *Martín Posadillo* atracando. (Fotografía facilitada por el autor)

transporte marítimo destacaban el apoyo a las guarniciones de Ceuta, Melilla, islas y peñones en el norte de África; el transporte de recursos y apoyo general a contingentes desplegados en zona de operaciones fuera de territorio nacional y de unidades del Ejército de Tierra para instrucción y adiestramiento entre puertos nacionales o entre estos y puertos extranjeros. Entre las características más importantes de este buque estaban las de poder alojar a una dotación de 26 tripulantes, poseer una capacidad total (repartida en tres cubiertas) de 450 metros lineales y 850 toneladas de carga máxima y poder operar con helicópteros. Sus dimensiones principales consistían en una eslora de 75 metros y una manga de 13, y podía alcanzar una velocidad de 10 nudos. Destacar que esta «baja» velocidad hizo que fuera bautizado cariñosamente como *Martín Pesadillo* por muchos de los marineros de reemplazo que fueron transportados por este buque entre la Península y nuestras ciudades y peñones del norte de África en los tiempos del servicio militar obligatorio.

La baja del buque logístico *Martín Posadillo* se produjo a finales del año pasado, en diciembre de 2020. El acto de despedida tuvo lugar también en el muelle de La Curra del Arsenal de Cartagena. El barco finalizó su actividad operativa en junio de 2020, habiendo navegado más de 200.000 millas náuticas tras efectuar aproximadamente 2.000 singladuras en la Armada. El acto estuvo presidido por el almirante jefe del Arsenal de Cartagena y contó con la asistencia del almirante de Acción Marítima, el director de Asuntos Económi-



El *Martín Posadillo* cuando era *Cala Portals*. (Fotografía facilitada por el autor)

cos del Ejército de Tierra y el almirante jefe de la División de Logística del Estado Mayor de la Armada. La Unidad de Música del Tercio de Levante y el piquete de la Guardia Militar del Arsenal formaron en el muelle junto al buque, mientras que toda su dotación (a excepción del comandante que se encontraba en tierra para dar novedades) se hallaba a bordo.

Durante la ceremonia se hizo lectura de la resolución de baja en la LOBA y se rezó una oración en recuerdo de todos los fallecidos que formaron parte de la dotación. Tras el acto, se entregó a la viuda del general del Cuerpo de Intendencia del Ejército de Tierra José María Martín-Posadillo Muñoz la figura de la Virgen del Carmen que se encontraba en el puente de mando, y a continuación se procedió al último arriado de la bandera, para seguidamente llevar a cabo el desembarco definitivo de la dotación, de moderno a antiguo, como manda la tradición.

Pero volviendo a la pregunta inicial, todavía queda responder a la segunda parte del interrogante lanzado: ¿qué buque de la Armada fue botado en Gotemburgo?

En este caso se trata de un transporte ligero en activo, y por lo tanto aún de alta en la LOBA, también muy castigado por los años, pero que es mucho más conocido entre los miembros de la Armada, por lo que no creo que sea necesario dar ninguna pista adicional. Este barco, que hasta hace unos pocos meses



Dotación del *Martín Posadillo* en 2017. (Foto: Luis Sánchez Baeza)

se había quedado huérfano en el grupo de nuestros transportes ligeros, fue botado en 1951 en Gotemburgo y dado de alta en la Armada en diciembre de 1982. Me estoy refiriendo al *Contramaestre Casado*.

Es este un buque de tres islas, construido como barco de carga general en los astilleros suecos Eriksberg Mek Verkstads A-B de Gotemburgo, y puesto en servicio en 1953 bajo el nombre de *Leeward Islands*. En 1964 fue vendido a la naviera noruega Fred Olsen, y posteriormente a la noruega Jensen & CO, en Narvik, que lo rebautizó como *Bonzo*. Finalmente cambió a abanderamiento de conveniencia bajo el régimen de Bahamas. En 1982 lo adquirió la Latam Shipping Co El Pireo, Grecia, que lo renombró *Thanasis-K* y lo abanderó primero en Grecia y luego de conveniencia en Panamá, dedicándolo al tráfico de contrabando. Ejerciendo esta actividad ilegal fue apresado en aguas gallegas por la corbeta *Vencedora*, quedando inmovilizado. En el casi final de su historia fue adquirido en subasta pública por la Armada y dado de alta el 15 de diciembre del año 1982, renombrado *Contramaestre Casado* en honor a un contramaestre condecorado en la batalla naval de Santiago de Cuba. Este buque ostenta con orgullo el título de «abuelo gris» de la Armada (es 10 años más viejo que el patrullero fluvial *Cabo Fradera* que navega por el río Miño), siendo el segundo más veterano en servicio después del buque escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Tras la baja de *El Camino Español*, la Armada sometió al *Contramaestre Casado* a un profundo proceso de remodelación, el cual alargará su vida operativa al menos hasta más allá del año 2022. Sobre él se están llevando a cabo numerosas acciones de mantenimiento estos últimos años con el propósito de que continúe navegando con seguridad durante ese período. Entre las obras que se le han realizado se podrían destacar la puesta a punto del motor principal y equipos auxiliares y la alineación del eje, pala del timón y hélice. En el pasado reciente también sufrió obras de habitabilidad para mejorar la calidad de la vida en la mar de su tripulación (plan CAVIMAR). Durante los últimos tiempos ha realizado con gran efectividad todas las comisiones que tenía programadas, superando incluso su récord de horas mensuales de funcionamiento del motor propulsor de los últimos diez años.

Cambiando de tercio, me gustaría indicar que estos «barcos transporte» son muy conocidos por nuestras plazas de soberanía, que históricamente eran cinco, subdivididas en las denominadas plazas mayores y menores. Las actuales, Ceuta y Melilla, eran las mayores, y las islas Chafarinas, Alhucemas y el peñón de Vélez de la Gomera eran las denominadas menores (la isla de Alborán ha sido a veces erróneamente calificada como plaza de soberanía, a pesar de que administrativamente forma parte del término municipal de Almería). Tal como indicaba al principio de este párrafo, estos barcos del Ejército de Tierra, junto a otros, solían visitar estas islas y peñones, lugares donde actualmente aún habitan agrupaciones españolas. Se puede reseñar a modo de anéc-



El *Contramaestre Casado* mostrando el costado de estribor.
(Fotografía facilitada por el autor)



El Peñón de Vélez de la Gomera. (Fotografía facilitada por el autor)

dota que en el peñón de Vélez, el límite que separa España de Marruecos, constituye una de las porciones de frontera más pequeñas del mundo, con apenas ochenta y cinco metros de longitud.

Por cierto, y para finalizar el apartado de buques de transporte, se debe destacar que las retiradas de *El Camino Español* y el *Martín Posadillo* y la permanencia del *Contramaestre Casado* con más de treinta años de servicio han abierto la puerta a la posible construcción del transporte logístico ecológico trivalente (TLET) que Navantia ya presentó en 2018. El TLET tendría gran capacidad de transporte (aeronaves incluidas), amplio perfil operativo, diseño flexible, bajo coste de operación y estaría propulsado por gas natural licuado (LNG) para cumplir de forma estricta con la nueva normativa medioambiental MARPOL IMO III. Su dotación sería de 32 tripulantes, aunque dispondría de alojamiento para 88 personas, y tendría capacidad para el transporte de vehículos rodados, contenedores y helicópteros y su diseño buscaría reducir al máximo el consumo energético. Pero hasta que llegue su posible construcción, y tras la baja del *Martín Posadillo*, el Ejército de Tierra se ha quedado sin buques logísticos, por lo que, para cubrir sus necesidades de transporte de material vía marítima, el Ministerio de Defensa acaba de adquirir al Grupo Suardiáñez el buque *Galicia*.



Aspecto del TLET. (Fuente: Navantia)

Tal como expuso en mayo la O. M. 24/2021, el nombre de *Ysabel*, en castellano antiguo, está muy ligado al ejercicio del poder llevado a cabo por mujeres ilustres a lo largo de la historia de España. Probablemente el escalón más alto lo represente Ysabel de Castilla, la Católica, protagonista principal de la unificación de nuestros reinos peninsulares y de la creación del Estado moderno. La razón de esta breve explicación histórica se debe a que la orden ministerial citada asignaba a un buque de transporte logístico del Ejército de Tierra el nombre de *Ysabel* y la numeral A-06, al mismo tiempo que se le daba de alta en la LOBA. Se trata de un buque Ro-Ro reacondicionado, botado en 2003 en el astillero Hijos de J. Barreras de Vigo, y que la naviera Suardíaz ha explotado todos estos años bajo el nombre de *Galicia*, denominación que en la actualidad ya está ocupada por otro buque de la Armada en activo. Estos días el *Ysabel* se encuentra en fase de adaptación y armamento («navalización») para su inmediato uso en la Armada.

De manera general, el nuevo buque, que operará con dotación de la Armada, necesitará que se le instalen algunos equipos básicos, tales como los teléfonos interiores, y otros más específicos como por ejemplo radios de comunicaciones militares por satélite. Además, se tendrán que adecuar espacios para poder almacenar material que ahora será necesario, como la munición y el armamento. Por otro lado, los espacios de habitabilidad actuales seguro que no serán suficientes para alojar a la nueva dotación (unas 50 personas), que probablemente superará la capacidad actual de los alojamientos del buque.

En cualquier caso, durante los primeros meses del año 2021, y antes de la entrega del buque a la Armada, ya se realizaron trabajos de adecuación y pintado de gris naval en dique. Varios astilleros españoles pujaron por esta obra que, finalmente, fue asumida por Metalships & Docks, que se ha encargado de reacondicionarlo, sometiénolo a un proceso de reconversión y renovación técnica (*retrofitting*). El buque estuvo en dique durante 21 días, intervalo durante el cual se pintaron el casco, puente, casetas de ventilación, mamparos de superestructura, hueco de las escalas reales, barandillado, pescantes de botes salvavidas, chimenea y parte exterior de la rampa de popa, rotulando también el distintivo A-06 en ambos costados. Antes, y durante cuatro meses en Vigo (de enero a abril), se llevaron a cabo otros trabajos que consistieron principalmente en la adecuación de las cubiertas de carga, eliminando una *car deck* (de las tres existentes) para poder embarcar vehículos más voluminosos y recolocando una rampa para adecuar el buque a la nueva situación. El acto de entrega a la Armada del buque de transporte logístico *Ysabel* (A-06) tuvo lugar el pasado 2 de junio en el Arsenal de Cartagena.



El *Ysabel* pintado de gris naval. (Fuente: Metalships & Docks)

Otras botaduras en el extranjero

El buque auxiliar *Alerta* es otro ejemplo curioso. Fue construido en los Astilleros de Rostock, en la República Democrática Alemana, diseñado originalmente como buque auxiliar de transporte. Fue botado en Rostock en 1982 y entregado en 1985 a la Marina alemana con el nombre de *Jasmund* como sexta unidad de la clase *Darss*.

A finales de 1991, fue ofrecido a España y visitado en Alemania por una comisión de la Armada en el mes de enero de 1992, siendo finalmente adquirido. El 6 de diciembre de 1992 causó alta en la LOBA con el nombre de *Alerta* y numeral A-111. La principal misión del buque es el transporte logístico entre puertos nacionales e internacionales, así como contribuir a la acción del Estado en la mar para ejercer la soberanía y proteger los intereses marítimos nacionales.

Veleros escuela

Para finalizar este artículo reservado a buques recientes botados fuera de España, quisiera destacar el caso de los veleros escuela. Investigando sobre



El buque auxiliar *Alerta* mostrando el costado de babor. (Fotografía facilitada por el autor)

ellos, nos encontramos las siguientes botaduras en el extranjero: la goleta *Arosa* en Inglaterra en 1931, la *Giralda* en Inglaterra en 1958, la *Almansa* en Francia en 1983 y la goleta *Sisargas* también en Inglaterra en 1982.

El caso de la *Arosa* es significativo. Botada en 1931, fue adquirida por la Armada en abril de 1981 para establecerse en la Escuela Naval Militar de Marín. Durante más de 30 años, cientos de alumnos de diferentes promociones del Cuerpo General (un servidor entre ellos) hicieron sus primeras prácticas de navegación a vela y regatas en ella.

En lo referente a la *Giralda*, el rey emérito don Juan Carlos I, acompañado de su madre, doña María de las Mercedes, presidió en agosto de 1993 en Palma de Mallorca la cesión a la Armada del velero, propiedad de su padre, don Juan de Borbón. El acto, vivido con gran emoción por la Familia Real, tuvo lugar en la Base Naval de Porto Pi. El rey en su día firmó el protocolo de cesión del velero *Giralda* a la Armada para que fuera también destinado a buque escuela de formación de guardiamarinas de la Escuela Naval Militar de Marín. El *Giralda* fue construido por Morris and Mortimer en Argyll (Escocia, Reino Unido) en 1958 y fue propiedad de don Juan de Borbón desde su botadura. Tras su fallecimiento fue donado a la Armada, que lo incorporó en agosto de 1993, como ya se ha citado.

La actual goleta escuela *Sisargas* inicialmente era un barco chárter, que fue construido en los astilleros de Essex (Inglaterra) y cuyo anterior nombre



Goleta *Arosa*. (Fotografía facilitada por el autor)



El velero *Giralda*. (Fotografía facilitada por el autor)

fue *Isabelle*. Tras un primer tránsito desde Almería hasta el Arsenal de La Carraca (Cádiz), se trasladó a Ferrol, siendo asignado a la Estación Naval de La Graña como complemento de la instrucción marinera de los alumnos de Maniobra. Actualmente forma parte del núcleo de goletas de la Estación Naval, junto con las *Graciosa*, *Alegranza* y *Almansa*.

Los alumnos que embarcan en las goletas, tanto en las salidas de instrucción marinera semanales como en los distintos cruceros que se realizan (resaltar, entre otras, las antiguas regatas Cutty Shark y Sail Amsterdam), tienen la oportunidad de poner en práctica los conocimientos teóricos adquiridos en la realización de sus estudios, asumiendo de esta manera mayores responsabilidades en los cometidos de su especialidad y, al fin y al cabo, descubriendo otra forma de navegar, mucho más tradicional.