

**BREVE HISTORIA
DE LAS BATALLAS NAVALES
DE LAS FRAGATAS**

Historia de las batallas navales:
volumen 5

Víctor San Juan



Colección: Breve Historia
www.brevehistoria.com

Título: *Breve historia de las batallas navales de las fragatas*
Historia de las batallas navales: volumen 5

Autor: © Víctor San Juan

Director de la colección: Luis E. Íñigo Fernández

Copyright de la presente edición: © 2019 Ediciones Nowtilus, S.L.
Camino de los Vinateros, 40, local 90, 28030 Madrid
www.nowtilus.com

Elaboración de textos: Santos Rodríguez

Diseño y realización de cubierta: Universo Cultura y Ocio

Imagen de portada: USS Halyburton (FGG-40), una fragata de tipo Oliver Hazard Perry propiedad de la Marina de los Estados Unidos. Foto tomada el 3 de septiembre de 2009.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley. Diríjase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra (www.conlicencia.com; 91 702 19 70 / 93 272 04 47).

ISBN edición impresa: 978-84-1305-074-4

ISBN impresión bajo demanda: 978-84-1305-075-1

ISBN edición digital: 978-84-1305-076-8

Fecha de edición: septiembre 2019

Impreso en España

Imprime: Servinform

Depósito legal: M-25504-2019

Índice

Prólogo	11
Inventario batallas navales de las fragatas	17
Capítulo 1. Las fragatas de Flandes	21
Instrumentos para un propósito	21
Las primeras fragatas	31
El puerto de las dunas	47
Capítulo 2. Fragatas en corso y oceánicas	61
Las fragatas piratas	61
Las fragatas de Rochefort	80
La Armada del mar del Sur	85
La vuelta al mundo de una fragata	96

Capítulo 3. Fragatas contra fragatas	113
Se levanta la veda	113
La Gran Cacería	125
Instinto depredador	145
Capítulo 4. La campaña de Trípoli	161
Superfragatas para la casi guerra	161
Fragata perdida	173
Fragata incendiada	179
Capítulo 5. La campaña de Reunión	185
Islas en la ruta	185
Una estrepitosa derrota	190
Capítulo 6. Las fragatas norteamericanas	197
La acción	197
La reacción	210
El final	223
Capítulo 7. Las últimas fragatas de vela	227
Metamorfosis	227
Fragatas acorazadas	233
Clíperes y buques escuela	242
Capítulo 8. Renacer guerrero	261
Esfuerzo de guerra	261
Fragatas contra submarinos	266
La amenaza roja	278
Capítulo 9. El buque polivalente	285
La fragata a motor crece	285
Fragatas en apuros	291
Fragatas contra destructores	299

Capítulo 10. Las fragatas del futuro	305
Fragatas del siglo XXI	305
Apuesta por la fragata	315
Fragatas futuras	319
Bibliografía	325
Enciclopedias	329

Prólogo

Nadie sabe de dónde procede la palabra *fragata* referida al ámbito naval. Su etimología es un misterio tan grande como el de la construcción de las pirámides de Egipto o el paradero de la tripulación del *Mary Celeste*. A lo sumo, se llega a decir que procede del italiano *fregata*, término por el que se conocía a un buque menor que, a modo de galeota y con velas, acompañaba a las galeras, al igual que los pataches y pingues solían escoltar a las naos mancas o galeones. Cabe conjeturar si su procedencia no está en el ámbito zoológico, donde la fragata es ave marina de grandes alas y vuelo ligero; en efecto, se trataba de barcos muy livianos, ágiles y capaces de alcanzar una gran velocidad gracias a su amplio velamen. No llevaban mucho armamento, pero podían escapar de cualquier bajel poderoso que las desafiara; así que la fragata viene al mundo como buque *furtivo*, pero no en el sentido moderno de

esta palabra ('invisible al radar'), sino en el antiguo y auténtico: cuando la cosa se pone fea, pues, para qué os quiero. Una rápida virada de bordo, braceada de escotas, y la fragata en cuestión era vista y no vista, al mando de hábiles y audaces capitanes. De esta forma, la fragata se convierte en un buque apasionante para la mentalidad juvenil y la imaginación: ninguna responsabilidad, sensaciones y diversión a raudales, persecuciones, riesgos y velocidad. El coche deportivo de los mares.

Con algo más de rigor, podemos definir la fragata por sus rasgos básicos como buque de una sola cubierta con una gran superficie de velamen redondo y muy marinero; aunque, en desventaja, sea débil desde el punto de vista bélico, raso o bajo de borda (es decir, mojado) y muy sensible a bruscos cambios meteorológicos. En otras palabras, más susceptible de naufragar o ser hundido que un navío de línea de alto bordo trufado de cañones y con aparejo contenido para moverse a velocidades por debajo de los diez nudos. Las fragatas de vela superaban con facilidad estos límites, pero no podían obviar la que era y ha sido siempre su principal característica: ser, dentro de las escuadras, unidad secundaria cuyos cometidos principales eran la exploración por delante de la flota, llevar mensajes, patrullar las líneas de navegación, dar golpes de mano en lugares de bajo calado y transportar personajes importantes o mercancías pequeñas pero muy valiosas de forma que el enemigo no pueda hacerse con ellas. Todo ello en la fragata clásica, puesto que este tipo genérico de buque posee, aparte de las antedichas, otra singularidad única. Podemos dividir las fragatas en dos tipos: de vela y de motor. La fragata de vela aparece a mediados del siglo XVII y desaparece a mitad de la centuria decimonónica, doscientos cuarenta años después. Pero, transcurridos setenta años, con la Segunda Guerra Mundial, reaparece como ave fénix, aunque irreconocible. En realidad, lo que sucedió es

que, para contrarrestar la amenaza submarina, se desarrolló un buque más grande que la corbeta descendiente del buque pesquero, pero menor que el destructor cargado de cañones de tiro rápido y torpedos. En principio, se pensó llamarlo sloop e incluso aviso, denominaciones sin suerte. Por último, a alguien se le ocurrió desenterrar la denominación fragata y cuajó. Un éxito tan espectacular que la fragata a motor, nacida para ser un buque de guerra sencillo y barato lo más polifacético posible, terminaría ocupando el lugar de cruceros y destructores. A finales del siglo xx, ya formaba el grueso de las flotas, solo superadas por portaaviones, unidades anfibia y submarinos atómicos. En nuestros días, las fragatas son los buques clave de las modernas flotas del siglo xxi: el poderío de una escuadra se mide por el número de fragatas que es capaz de desplegar en un momento dado, en todo tipo de misiones, en cualquier lugar del globo.

En esta obra vamos a conocer la pequeña historia de las fragatas, buques de nacimiento humilde y controvertido, pero de desarrollo imparable y exponencial. Basta con decir que la armada más poderosa del mundo (la US Navy o Armada de los Estados Unidos) comenzó su andadura en la historia a finales del siglo xviii con un señalado escuadrón de fragatas; y, cuando España se desplegó en el océano Pacífico a mediados del siglo xix, lo hizo, asimismo, con una potente flota de fragatas que llegó a desafiar las fortificaciones y cañones del puerto de El Callao. Podríamos terminar esta introducción citando famosas fragatas de vela como la USS *Constitution*, la *United States*, la gloriosa *Numancia* o las británicas *Lively*, *Amazon* o *Warrior*, e incluso la imaginaria *Surprise* del capitán Jack Aubrey, el celeberrimo personaje de la película *Master and Commander*. Pero, en este trabajo, preferimos seguir el modesto y humilde espíritu del origen de la fragata, revelando datos desconocidos y llevando al lector a conocer

buques y circunstancias anónimas que aquí serán expuestas. De esta forma, empezaremos citando —entre las fragatas a vela— a la española *Astrea*, cuyo nombre real era *Santa Catalina Virgen y Mártir*, construida en Cartagena en 1759 según planos de Edward Bryant, carpintero católico reclutado en su día con muchos otros por el célebre capitán de navío Jorge Juan en su país de origen. La *Astrea*, de treinta y cuatro cañones, inició su carrera haciendo la guerra al corso berberisco en el Mediterráneo. En 1777 viajó de Cádiz a Manila, al otro extremo del mundo, y regresó para participar, en julio de 1784, en el segundo bombardeo de Argel a las órdenes de Barceló. En 1802 navegó hasta Montevideo, y a finales de 1804 doblaba el cabo de Hornos para echar el ancla en Valparaíso. Luego pasó a Lima para volver, acto seguido, a España, haciendo carena en Cádiz, donde sería finalmente desarmada en 1817 tras casi sesenta años de servicio. La *Astrea*, en realidad, compartía carreras increíblemente extensas con la mayoría de las fragatas españolas de su época, del Imperio de Cádiz a Sudamérica, doblando el cabo de Hornos o navegando vía Buena Esperanza a las islas Filipinas.

Por otra parte, en la Segunda Guerra Mundial, hubo un buque —primitiva fragata— llamado *Starling* ('Estornino') del tipo Black Swan. Estaba al mando de un modesto capitán cuyo nombre era Frederick John Walker. Al mando de su propio grupo de escoltas, riñó día a día, semana tras semana, la batalla del Atlántico ante los feroces submarinos alemanes, que, al mando del almirante Dönitz, depredaban masivamente los convoyes aliados. Con su trabajo incansable, desarrollando nuevos sistemas de combate prácticos sobre el terreno, Walker llegó a destruir o colaborar en la destrucción de unos veintidós submarinos enemigos, dando ejemplo de pundonor y eficacia profesional desde el puente de la sencilla *Starling*. La lucha fue increíblemente dura: Walker —conocido por

sus amigos como Johnnie Walker— perdió a su hijo en los submarinos británicos, y él mismo no llegaría a ver el fin de la contienda, pues falleció de una trombosis cerebral. Sin embargo, lejos de ser un atrevido capitán corsario a la caza de galeones y tesoros, pletórico de riesgos, arengas patrióticas y capturas de unidades francesas, quedaría para la historia como uno de los mejores capitanes de fragata que hayan navegado jamás.

Víctor San Juan

Inventario de batallas de las fragatas

1. Combates de Surat y Goa (1612-1615)
Galeones y fragatas portugueses contra buques ingleses.
2. Combate del lago Maracaibo (1669)
Morgan logra burlar el bloqueo de las fragatas españolas del lago.
3. Batalla del Trigo (segunda de Texel) (1694)
Fragatas de Jean Bart represan un convoy a los holandeses.
4. Captura del navío de línea HMS *Ardent* (verano de 1779)
Dos fragatas francesas y un navío español capturan un navío inglés.

14. Combate de St. Kitts (febrero de 1799)
El USS *Constellation* derrota al francés *Insurgente* en la Casi Guerra.
15. Sacrificio de Copenhague (1801)
División de fragatas de Edward Riou sacrificada en el ataque de Nelson.
16. Incursión del *Leviathan* (1802)
El navío británico *Leviathan* captura tres fragatas españolas.
17. Campaña de Trípoli (de octubre de 1803 a febrero de 1804)
Pugna por la fragata *Filadelfia* entre norteamericanos y argelinos.
18. Batalla del cabo Santa María (octubre de 1804)
Tres fragatas españolas apresadas y una volada por un escuadrón británico.
19. Incursión del *Polyphemus* (diciembre de 1804)
Un navío y una fragata británicos apresan la fragata española *Santa Gertrudis*.
20. Batalla de la Reunión (1810)
Las fragatas de Duperré derrotan a las de Willoughby en isla Mauricio.
21. Fuga de la USS *Constitution* (julio de 1812)
La fragata americana escapa de un navío y de dos fragatas británicas.
22. Captura de la HMS *Guerrière* (agosto de 1812)
La USS *Constitution* derrota a la fragata británica a doscientas millas al este de Halifax.

23. Combate de las Canarias (octubre de 1812)
La fragata HMS *Macedonio* capturada por la fragata USS *United States*.
24. Captura de la HMS *Java* (diciembre de 1812)
La fragata HMS *Java* capturada por la fragata americana USS *Constitution*.
25. Combate de Boston (junio de 1813)
La fragata USS *Chesapeake* capturada por la fragata HMS *Shannon*.
26. Combate de Valparaíso (febrero de 1814)
La fragata USS *Essex* capturada por fragata la HMS *Phoebe* y la HMS *Querubin*.
27. Batalla de Sandy Hook (enero de 1815)
La fragata USS *President* capturada por tres fragatas británicas.
28. Combate de Madeira (febrero de 1815)
La USS *Constitution* derrota a la HMS *Cyane* y la HMS *Levant*
29. Batalla de Lissa (1866)
La fragata acorazada italiana *Re D'Italia* hundida por una fragata austriaca.
30. Guerra de las Malvinas (1982)
Las fragatas HMS *Antelope* y HMS *Ardent* hundidas por la aviación argentina.

1

Las fragatas de Flandes

INSTRUMENTOS PARA UN PROPÓSITO

En 1494, se produjo un hecho sorprendente, España y Portugal, con aquiescencia papal, se repartieron el mundo. Para España, sería el oeste y, para Portugal, el sur y este. ¿Qué méritos podían acreditar ambas potencias para esto?

Veamos. Portugal emerge con los reinados de Alfonso IV y Pedro I. Durante la guerra de los Cien Años (1337-1453), los ingleses de la casa Plantagenet y de la casa de Lancaster consiguieron una clara ventaja. Fernando, hijo de Pedro I, padecía una enfermedad terminal que llevó a su mujer, Leonor Téllez, a buscar componendas con Castilla casando a su única hija, Beatriz, con el hijo de Enrique de Trastámara, Juan I. Ofrecida así la corona portuguesa en bandeja al rey castellano, se opuso a este



Descendiente de pesqueros arenqueros y diseñado para escenarios lacustres de estuarios y aguas confinadas, las chalanas o *skutjes* holandeses se utilizan en nuestros días como embarcaciones de paseo, de deporte e, incluso, como viviendas, un añejo resto del pasado.

de chalana y orzas de deriva en los costados muy bien adaptados para navegar en barrizales y humedales de poca profundidad. En realidad, unos y otros debían asimilarse más de lo que creemos, conociéndose hoy por el genérico nombre de botes, lanchas y falúas; en este último caso, sí son para uso más protocolario. Embarcaciones, en suma, de quince a veinte metros de eslora, no más de diez toneladas de desplazamiento, propulsadas principalmente a vela y con capacidad para una veintena de hombres que, en caso de necesidad (quedarse sin viento o navegar a contracorriente), podían moverse a remo. Las cubiertas de proa y popa serían casi obligadas, pero no la cubierta del



Embarcación de origen árabe por excelencia, antecedente de la fragata. El jabeque fue de las primeras unidades militares mediterráneas en prescindir del remo, encomendándolo todo, como las fragatas, a la velocidad alcanzada con grandes superficies de vela y cascos ágiles muy marineros.

embarcaciones de remo, galeotas con aparejo de vela. Es muy posible que estas primeras fragatas portuguesas, además, hubieran conocido otra evolución a partir de un ágil buque de procedencia árabe que tendría mucho éxito en las costas españolas: el jabeque.

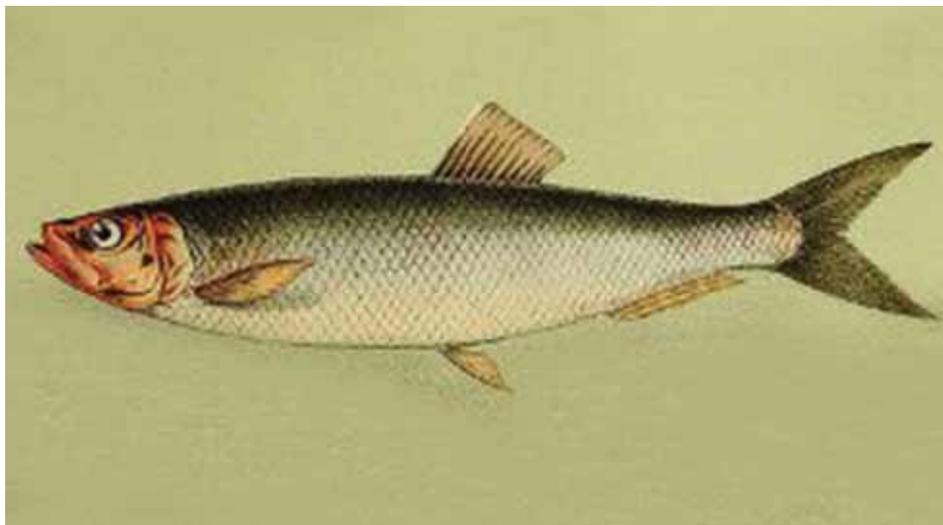
El jabeque era una pequeña galera manca, es decir, sin remos. Un buque de vela latina estrecho y muy rápido, con alcázar a modo de carroza y completamente desprovisto de corulla de proa, pues su artillería de pequeño calibre se ubicaba en los costados. Lo utilizaban, en principio, los piratas berberiscos. Aunque era mayor que saetías y pingues (tenía entre cincuenta y cien toneladas de carga útil), el jabeque, de muy poco



El celentéreo sifonóforo conocido como fragata o carabela portuguesa (*Physalia caravelle*) es en realidad una letal colonia de individuos, cada uno con su función; la vejiga flotante que hace de vela les proporciona movilidad y les permite navegar a veces en *escuadras* de un kilómetro cuadrado de individuos.

desde sus galeones, desató a continuación un ataque con brulotes incendiarios que, casi con toda seguridad, eran fragatas. Fracaso por falta de puntería y, el 3 de marzo, los tres buques ingleses supervivientes lograron burlar a sus atacantes escapando rumbo a Bantam. Azevedo tuvo que retirarse a Surat, mientras Yahangir celebraba la nueva derrota y un flamante embajador inglés llegaba a la India en 1618.

El desastre final del dominio marítimo portugués en el Índico fue la pérdida de la fortaleza de Ormuz entre 1620 y 1622, tras la toma de Java en 1619 por los holandeses. La flota de Andrew Shilling burló a la de Ruy Freire y



El arenque, teleósteo clupeido cuyos bancos inmensos siembran, junto con las platijas, los bancos de Dogger en el mar del Norte. Estos constituyen un recurso alimenticio imprescindible de los países ribereños (Holanda, Bélgica, Inglaterra y Dinamarca).

flamenco, Jacques Collaert, se hizo cargo de la escuadra. Collaert era suegro del luego almirante inglés Edward Spragge, comandante en 1672 del navío *Loyal London* en la batalla de Solebay y fallecido al mando de la escuadra azul en la batalla de Texel (1673), cuando ya contaba sesenta años de edad. Sin duda, en sus tiempos jóvenes, tuvo ocasión de admirar al valeroso padre de su esposa en sus hazañas contra los holandeses, que él no lograría repetir. En efecto, en 1635, Jacques Collaert, al mando de veintiún barcos —la mayor parte fragatas—, zarpó a la caza de la flota arenquera de Flushing, que fue capaz de atracar tras tres días de cacería. En sus manos cayeron ciento sesenta pesqueros y un navío de treinta y nueve cañones, mientras otros setenta y cuatro pesqueros eran echados a pique. En agosto del mismo año, Collaert, al que auxiliaban marinos españoles como Miguel de Horna y Matías Rombau (*flamenquizados* con los nombres de



Flota arenquera holandesa. A falta de convoyes de la VOC, el objetivo máximo de la escuadra de Flandes era la captura de una flota arenquera de este país, lo que prácticamente privaba a los bátavos de sus recursos básicos.

Michiel Dorne y Matías Romboutsen), salió a la mar hundiendo medio centenar de arenqueros en el banco Dogger, de los que tomó 775 prisioneros; en su persecución fueron 20 navíos al mando de los almirantes holandeses Willem Codde Van der Burch y Phillips Van Dorp, pero el flamenco logró Burlarlos entrando felizmente en Dunkerque el 8 de septiembre de 1635. Al año siguiente, sin embargo, cambió la suerte de los corsarios flamencos y Jacques Collaert y Matías Rombau fueron apresados por Johann Evertsen tras un feroz combate de cinco horas de duración frente a Dieppe. Ambos serían posteriormente liberados tras negociar con los españoles; Collaert, enfermo, falleció en La Coruña, pero Rombau tuvo aún fuerzas para participar, de nuevo con la escuadra

2

Fragatas en corso y oceánicas

LAS FRAGATAS PIRATAS

Si la primera mitad del siglo xvii ve el nacimiento de la fragata y el éxito de las naves flamencas como barcos corsarios, este tipo de buque inicia su auténtica evolución y despegue con la segunda mitad de la centuria, al ser adoptada entre las filas de las mayores escuadras del mundo —Inglaterra, Holanda y Francia—, mientras que España, país clave para su aparición, las mantiene en plena decadencia y se da casi la desaparición de su armada con el cambio de centuria y la guerra de Sucesión hacia el año 1700. Pero la fragata continúa como embarcación particular, o, como nos recuerda Frank Fox, como «unidad anómala», pues, realmente y con criterios de época, no servía para nada: demasiado pequeña como buque mercante por la escasa capacidad de sus bodegas,



Henry Morgan, canalla pirata asesino que quiso diferenciarse de colegas paranoicos como el Olonés con frío pragmatismo y cuyo fin último era el oro español. Utilizó fragatas en sus correrías y perdió dos de ellas, una por voladura de sus pañoles. Nunca fue gran marino, sino hábil oportunista que a duras penas sujetaba la violencia de su propia gente.

asalto en Portobelo con centenares de víctimas, regresó a la isla de Jamaica (tomada por los puritanos de Cromwell desde 1655 a 1657) con doce barcos y seiscientos pesos de botín por cabeza. La rentabilidad de la empresa sedujo al corrupto gobernador de la isla, Thomas Modyford, cuyo nombre ha de quedar para vergüenza imperecedera en la historia pues, sin él, Morgan no habría pasado de ser un audaz bandido con brillo ocasional y fin catastrófico, como el Olonés. Pero Modyford decidió colaborar con los piratas y repartirse con ellos un botín impregnado



Plano del puerto de Rochefort ubicado en el cauce del río Charente y con astilleros de fragatas que en los siglos XVII y XVIII zarpaban del puerto de la Rochelle para depredar las flotas de convoyes enemigos

de unas pocas millas de ancho, las fragatas de Rochefort tenían como coto de caza la amplia embocadura del canal de la Mancha, de más de ochenta millas de amplitud. En la época en que llegó allí Blas de Lezo, había basada una pequeña escuadrilla de fragatas de cuarenta cañones, las *Amazonne*, *Vestale*, *Parfaite* y *Valeur*, que, como los corsarios de Dunkerque o los de Saint Malo, efectuaban frecuentes e inesperadas incursiones a la caza de mercantes ingleses u holandeses desprevenidos.

Probablemente, en Rochefort, Blas de Lezo encontró una «cueva de lobos» donde muchos otros ambiciosos oficiales de humilde cuna trataban de abrirse paso hacia



Blas de Lezo y Olavarrieta, posiblemente el mejor marino español de todos los tiempos, forjado a sí mismo —con graves deterioros físicos— en la guerra de Sucesión, batalla de Vélez-Málaga, toma de Barcelona, conquista de Orán, Armada del mar del Sur y demostración de Génova, se consagró definitivamente en Cartagena de Indias (1741).

hubo Armada del mar del Sur para hacer frente, en 1629, a la mucho más peligrosa incursión de L'Hermitte, once bajeles también con intención de desembarcar y establecerse parasitariamente en el puerto de El Callao, como era costumbre. Rechazados en todas partes por fuerzas terrestres, optaron por retirarse, pero, una vez más, se había manifestado la necesidad de una escuadra española basada en el Pacífico para neutralizar en la mar todas estas intentonas. Los asaltos, en 1680 y 1687, de



Louis Antoine de Bougainville, navegante, diplomático, abogado y soldado, culminó con la fragata *Boudeuse* una meritoria circunnavegación en la que su pericia y la de su dotación hicieron posible demostrar que un buque ágil, rápido y de amplio velamen podía superar a las clásicas bañeras infectas empleadas por los primeros exploradores.

este puerto con Manila, en las Filipinas. La suerte deparó al más pequeño de todos, *Nuestra Señora de Covadonga*, atacado con métodos de liquidación de oficiales mercantes con tiradores en las cofas el 20 de junio de 1743. Vendida esta captura a los portugueses, Anson pudo emprender el regreso a la patria por Buena Esperanza, poniendo pie en los muelles de Londres con un tesoro de medio millón de libras que le permitiría encubrir la casi completa pérdida de toda su expedición dos siglos y veinte años después que Juan Sebastián Elcano.

3

Fragatas contra fragatas

SE LEVANTA LA VEDA

Después de la guerra de los Siete Años (1756-1762) se impone el modelo de fragata francesa de entre veintiséis y treinta y dos cañones. Un diseño muy evolucionado y probado, no solo en combate, sino también en navegación oceánica, como había demostrado *La Boudeuse*. De las tres armadas más importantes del mundo, solo Francia pareció darse cuenta de la importancia futura de las fragatas dentro de las flotas de combate; los británicos no creyeron en ellas hasta bien entrada la segunda mitad del siglo XVIII, y los españoles (terceros en importancia) fueron a remolque de los franceses, aprovechando sus fragatas cuando se pudo, como sucedió en la Armada del mar del Sur. Aunque durante el período de gestión de las construcciones navales del capitán de navío don Jorge Juan y



Combate de fragatas entre británicos y españoles. Con el cambio de siglo y las guerras revolucionarias se recrudecieron los enfrentamientos entre este tipo de buques, que, formando en escuadrillas, atacaban cualquier tipo de navío que se pusiera a su alcance.

tripulación de presa británica pasó a bordo al mando del joven Hardy, en Trafalgar comandante del HMS *Victory*, y fue seguramente la *Santa Sabina*, fragata española, el primer buque en el que mandó, pero no por mucho tiempo. Porque la *Santa Matilde*, haciendo un auténtico alarde de destreza marinera, burló a la *Blanche* en el atardecer y, tras dar la alarma en Cartagena, partió rauda en la noche en socorro de su compañera. De resultas del aviso, salieron inmediatamente del puerto español las fragatas *Ceres* y *Perla* y el poderoso navío español de ciento doce cañones *Príncipe de Asturias*.

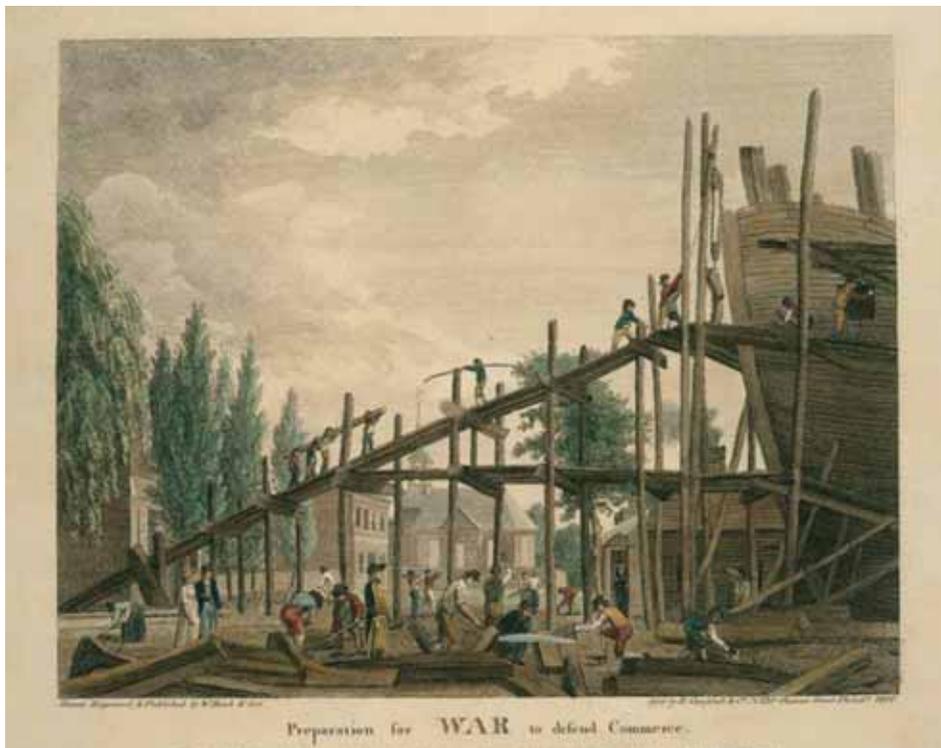
Las particularidades de este combate confunden por completo al cronista Southey, que nos dice que los buques británicos se enfrentaron a las fragatas españolas *Sabina* y *Ceres* y que derrotaron a la primera. En realidad,

4

La campaña de Trípoli

SUPERFRAGATAS PARA LA CASI GUERRA

El 27 de marzo de 1794, el Congreso de los Estados Unidos, contando con la aprobación del Senado, aprobó la creación de la Armada de este joven —casi imberbe— país habilitando 700 000 dólares para la construcción de seis fragatas (cuatro grandes y dos pequeñas) que deberían constituir la génesis de la US Navy o Armada de los Estados Unidos. La justificación era sencilla: casi un centenar de buques mercantes norteamericanos entraban al año en el mar Mediterráneo para comerciar con trigo, arroz y pescado en salazón, y sufrían el azote de los piratas que partían de los puertos de Argel, Túnez y Trípoli. Había que enviar buques de guerra para protegerlos. Los estados marítimos europeos fueron soslayando este incómodo asunto de diferente manera: Gran Bretaña, el más



Grabado que muestra la fragata *Filadelfia* en construcción. En la última década del siglo XVIII, varios maestros carpinteros de la Costa este se congregaron para construir, con roble de Georgia y Carolina del Sur, media docena de grandes fragatas que fueran embrión de la US Navy, la Armada de los Estados Unidos de América.

afirman algunos; lo que hicieron es mejorar abiertamente el navío de tercera clase rasanteando su casco (de tipo Razeed), suprimieron el peso del alcázar de popa y quitaron la segunda batería, que —como ya comprobó Blas de Lezo en la Armada del mar del Sur— no era otra cosa que un estorbo inútil. El tipo de unidad militar resultante, brillante desde el punto de vista de la ingeniería naval al suprimir pesos altos y extremos mejorando estabilidad y velocidad con una potencia de fuego similar, era toda una evolución positiva del buque de línea de setenta y cuatro cañones, cuya autoría hay que adjudicar, sin discusión



De forma sorprendente, el estreno de la novel Armada norteamericana se produjo contra los corsarios argelinos de Trípoli, contra cuyos barcos y puertos operó la flota del comodoro Edward Preble en 1803, al mando de toda una generación de futuros héroes de la marina norteamericana.

Brest. Allí los marinos galos recibieron con brazos abiertos al pequeño y violento escocés, a cuya cabeza habían puesto precio los británicos; se mostraron dispuestos a admitirle en una de sus jaurias de fragatas con un buque que se bautizaría, en honor del embajador estadounidense Benjamin Franklin, *Bonhomme Richard* (su apodo). Pero, con fino y pedante humor aristocrático francés, le entregaron al «diamante en bruto», un viejo y bregado mercante francés, el *Duras*, armado con cuarenta cañones. En su flotilla de fragatas, las líderes eran la *Alliance*, del comandante Landais, y la *Pallas*, de Kottineau. Ambas tenían treinta y seis cañones y acompañaban a otras cuatro unidades menores. Tal vez con cierta sorna, todos izaron, en honor a Jones y al *Bonhomme*, la inédita bandera de



Reproducción de la fragata USS *Constellation*, auténtica pionera de las fragatas norteamericanas que mostró el camino que seguir en la casi guerra al mando de Truxtun, pero que, bloqueada en el río Elizabeth (Norfolk) durante la guerra contra Inglaterra de 1812, terminaría sus días desguazada en la guerra de Secesión.

había resistencia, el mensaje terminaba ordenando pasar por la espada a quien apareciera. Era el tipo de órdenes que recibía un capitán de fragata decimonónico.

La *Filadelfia* se hallaba en Trípoli atracada por estribor, con la proa hacia la bocana y toda la batería de babor dispuesta para abrir fuego. La oscura noche del 16 de febrero de 1804, se aproximó a ella el *Intrepid* con setenta y cinco hombres a bordo armados hasta los dientes con armas blancas, uno de los cuales hablaba árabe con soltura. Cuando pasó junto a la fragata afirmó, a grito pelado, estar sin fondeos y necesitar atraque; los cándidos tripolitanos picaron. Le lanzaron un cabo, y de él se sirvió Decatur para abarloarse a la *Filadelfia*, aferrar los cadenotes y trepar a bordo con sus hombres. No resultó



La superfragata USS *Constitution*, pura tradición y gloria de la US Navy, que, en la campaña de Trípoli, fue insignia del comodoro Preble a la espera de cosechar sus mejores triunfos durante la guerra contra Gran Bretaña de 1812-1814.

Somers. En páginas que recuerdan el cerco de Amberes por los españoles en 1585, el *Intrepid* penetró en puerto y, acribillado por la artillería tripolitana, explotó con toda su dotación. William Bainbridge fue obligado por el bey a contemplar los restos despedazados de sus compañeros.

Al final, lo que conseguiría la liberación del comandante de la *Filadelfia* y sus compañeros fue la llegada a Trípoli de la superfragata *President*, las medianas *Constellation* y *Congress*, de treinta y ocho cañones, y la nueva *Essex* de ochocientas sesenta toneladas, construida en Salem y armada con cuarenta y dos piezas de artillería;

5

La campaña de Reunión

ISLAS EN LA RUTA

La campaña de Reunión, disputada en el océano Índico durante el tramo final de las guerras napoleónicas, tuvo la particularidad de librarse casi exclusivamente con fragatas como unidades de combate, por lo que no puede faltar en este trabajo. Aunque algunos mercantes y viejos navíos de línea también tomaron parte en ella, su relevancia fue prácticamente residual y cedieron por completo el protagonismo a varias flotillas de fragatas británicas y francesas que lucharon duramente por las islas Mascareñas (Reunión y Mauricio), así denominadas porque, aunque el portugués Diego Dias descubrió el año 1500 la contigua y mucho más grande Madagascar —a la que llamó San Lorenzo—, fue su compatriota Pedro Mascareñas el que llegó a otra isla emplazada en la ruta a la India en



Grandes fragatas francesas como esta reproducción de la *Hermione*, con base en Mauricio y Reunión, atacaban los convoyes británicos de la India provocando así, en 1810, la campaña expugnatoria de estos refugios de corsarios durante las guerras napoleónicas.

de las Indias Orientales. Brillaba con luz propia cuando apresó el gigantesco navío *Kent* con la pequeña *Confiance* en octubre de 1800. Se retiraría finalmente a Francia con un botín que alcanzó los ocho millones de francos.

En 1810, el almirante Albemarle Bertie, jefe de la escuadra de Ciudad del Cabo con su insignia en el navío *Raisnable*, recibió la orden de terminar con este nido de corsarios con ayuda de las tres fragatas del comodoro Nesbit Willoughby, tipo excéntrico y peculiar que mandaba en la *Néréide* (de treinta y ocho cañones), la *Iphigenia* y la veterana *Sirius*. Pronto fueron cuatro al incorporarse otra fragata exfrancesa, la *Magicienne*, junto



Efigie del marino francés Guy Víctor Duperré, que al mando de dos fragatas (*Bellone* y *Minerva*) y otras unidades menores, logró hacerse fuerte en el Gran Puerto.

nivel numérico, era solo anecdótico. Los británicos no iban a ceder ni un milímetro en su propósito de apoderarse de Mauricio a pesar de la ominosa derrota de Port South East. El 23 de septiembre de 1810, en el combate de Cap Malheureux, los marinos británicos represaron la *Africaine* tras derrotar a la *Vénus* de Hamelin. Reforzados con el moderno navío de línea de setenta y cuatro cañones *Illustrious*, se llevaba a cabo el desembarco en Port Louis e isla Flat, donde las fragatas francesas *Bellone*, *Minerva* e *Iphigenia* —todas en reparación tras el durísimo combate— cayeron prisioneras. Las dos supervivientes (*Manche* y *Astrée*) tuvieron que huir a duras penas de la apisonadora enemiga, que, con sus operaciones anfibias, había logrado neutralizar por completo las victorias francesas en la mar.

Por último, el 6 de diciembre de 1810, el general Decaens, dudando de la fidelidad de sus contingentes de

6

Las fragatas norteamericanas

LA ACCIÓN

Si la campaña de Trípoli significó para la joven Armada de los Estados Unidos reunir y foguear un joven grupo de jabaos temerarios, la guerra anglonorteamericana de 1812-1814 permitiría distinguirse a algunos de estos, que terminaron convirtiéndose en grandes héroes. Este conflicto, típicamente decimonónico, estalló por la costumbre británica de conducirse en todas partes con soberbia y prepotencia, pisando los oportunos callos como para que algunos, por débiles que parecieran, protestaran enérgicamente dispuestos a hacer valer sus derechos. Y, aunque nunca ha sido seguro levantar la voz ante el poderoso, si consigues arrugarle la nariz sueles lograr su respeto; pero fanfarronear puede costar la pérdida de centenares de vidas y la propiedad de unos cuantos barcos de combate.



Auténtica protagonista y revelación de la guerra anglo-norteamericana de 1812-1814, la USS *Constitution* encarnó el lado más activo y positivo para los Estados Unidos con tres claras victorias sobre sus adversarios británicos al mando de diferentes comandantes. Había sido construida en Boston por el coronel George Claghorne en 1797.

honoros correspondientes, pidió el relevo por problemas familiares y fue sustituido en el mando por William Bainbridge, el mismo que perdiera la *Retaliation* en la casi guerra y la *Filadelfia* en Trípoli. Mas, con la superfragata, su suerte cambiaría de forma diametral.

Entretanto, el comodoro Rogers, llegado el mes de agosto de 1812, había dejado separarse al inquieto Decatur, formando este una pequeña división con el *Vagón Viejo* construido en Filadelfia (la quebrantada pero sólida *United States*) y el balandro *Argus*, al que pronto concedió libertad de acción. La lenta superfragata norteamericana se internó en solitario en las soledades del Atlántico, merodeando en las proximidades de Azores, luego Madeira y, finalmente, las islas Canarias. El 25 de agosto, unas quinientas millas al oeste de las Afortunadas, la *United States* avistaba la fragata británica *Macedonian*, de treinta y ocho cañones,



Si Hull, Bainbridge y Decatur representaron lo mejor de la US Navy en combate, no menor fue la representación de James Lawrence, que había derrotado al *Peacock* con el *Hornet*. No tendría suerte, sin embargo, con la *Chesapeake*, construida en Virginia en 1799 por Joshia Fox, que fue derrotada por la HMS *Shannon* de Philip Broke.

la Royal Navy decimonónica, que ya conocemos por el capítulo tres.

Lawrence podía y debía haber rechazado la tentación de salir a medirse con ella, pero, entre los capitanes de su época, educados en la escuela del duelista Decatur, rechazar un desafío era una cobardía imperdonable. Aun queriendo, e imponiendo sensatez por encima del ardor guerrero, no se podía rechazar semejante reto sin quedar desacreditado ante la dotación y el mando. Lawrence, el héroe americano, fue en realidad víctima de



Tras la guerra anglo-norteamericana de 1812-1814, que acabó casi en tablas, la gran fragata de cuarenta y cuatro cañones quedó revalorizada respecto a su papel secundario del siglo XVIII y lista para incorporarse, en época decimonónica, al grueso de las escuadras de combate.

la residencia para él y su esposa, frente a la Casa Blanca. Pero los fantasmas del pasado le perseguían: Samuel Barron, que en su día humilló a la *Chesapeake* frente al HMS *Leopard* y fue desautorizado por Decatur, se enredó con él en una disputa burocrática que, de forma absurda, terminó en un desafío a duelo. Bainbridge fue padrino de semejante desatino. Barron resultó herido, pero Decatur, alcanzado en la cavidad abdominal, murió por este duelo sin sentido. No puede decirse que terminara sus días haciendo lo que más detestaba.

A esta guerra terminada de 1812-1814 le quedaba un singular colofón. El comandante de la *Constellation*, Charles Stewart, era otro de los muchachos de Preble que había mandado en el balandro *Siren* en Trípoli. Sin poder sacar su buque a la mar en este conflicto, pidió el mando de la *Constitution*, el cual le dieron después de que

7

Las últimas fragatas de vela

METAMORFOSIS

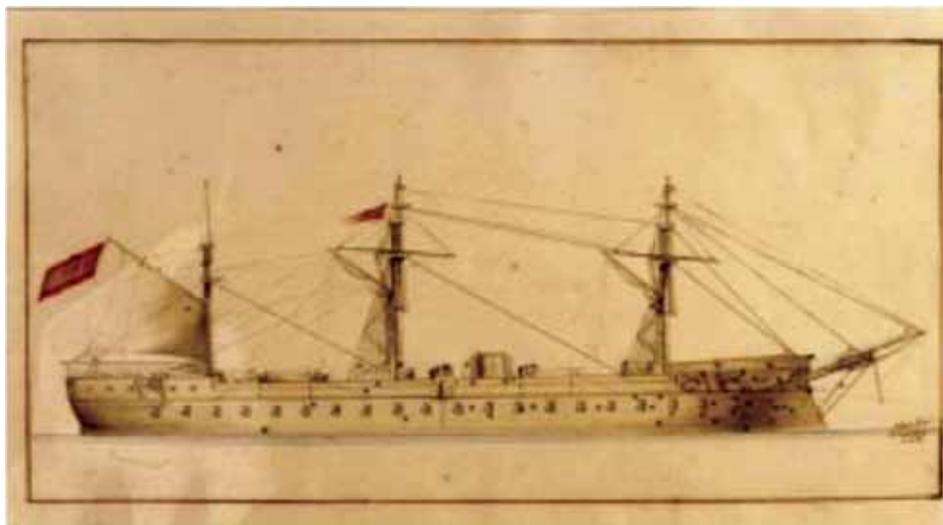
En la década de 1820, la fragata francesa de entre veintiocho y treinta y dos cañones, tan popular más de medio siglo atrás, había quedado completamente anticuada. No solo es que las fragatas europeas hubieran crecido al tamaño de entre treinta y ocho y cuarenta cañones, sino que también pasaron de los cañones de doce libras a los de dieciocho como armamento estándar y, finalmente, con el cambio de siglo, las grandes fragatas británicas —equiparables a los navíos de cuarto rango— montaban ya cañones de veinticuatro libras en la batería principal, aparte de un cierto número de carronadas para facilitar el abordaje o despejar las cubiertas enemigas a corta distancia. La última evolución, con el cambio de centuria, fueron las superfragatas americanas, que, aparte de aumentar



La fragata acorazada española *Vitoria* construida en Inglaterra. La coraza en los costados, la máquina de vapor y la artillería de retrocarga con proyectiles explosivos convirtió a la fragata decimonónica en una unidad formidable capaz de pulverizar un navío clásico de combate.

de pruebas, se produjeron dos batallas casi simultáneas (mayo y julio de 1866): el combate de El Callao y la batalla de Lissa, también complementarias, pues en la primera se demostraría, de forma estática, la capacidad de resistencia de las nuevas fragatas a los impactos de artillería. Mientras tanto, en la de Lissa, austríacos e italianos experimentaron sobre la forma de combatir con ellas, su movilidad y sus posibilidades ofensivas. La fragata blindada de mediados del siglo XIX resultó así probada en todos sus extremos con resultados contradictorios.

El combate de El Callao fue el acto final de la presencia de la escuadra española del Pacífico en su campaña por el litoral peruano y chileno de 1862 a 1866. Seis grandes fragatas españolas, cinco de ellas de hélice



Grabado de la fragata acorazada española *Numancia* con la arboladura reducida. El clásico navío velero ágil y rápido del siglo XVIII se había convertido, medio siglo después, en un ceñudo monstruo acorazado aparatoso, torpe de maniobra y de temible espolón.

Principe de Carignano y *Regina María Pía*), cuatro corbetas también con coraza (*Palestro*, *Formidabile*, *Terrible* y *Varese*) denominados *cañoneros*, y un buque exótico, el ariete *Affondatore*, de cuatro mil quinientas toneladas armado con dos cañones de diez pulgadas y construido en los astilleros de Londres. Por su parte, los austríacos alineaban otras siete fragatas de construcción croata (*Ferdinand Max*, *Habsburg*, *Salamander*, *Kaiser Max*, *Don Juan de Austria*, *Drache* y *Prinz Eugen*), mucho más homogéneas, aunque de peor artillería que los italianos, y un veterano navío de línea clásica propulsado por máquina de vapor, el *Káiser*, más dos fragatas clásicas de hélice al mando del comodoro Von Petz.

La debilidad artillera austríaca tuvo como causa que Tegetthoff, habiendo sorprendido a Persano con



Tal vez el más legendario y conocido de los clíperes sea el escocés *Cutty Sark*, pequeña y muy rápida fragata de construcción mixta que, con un historial náutico memorable en su haber, permanece en su dique de Greenwich, donde ha sufrido diferentes vicisitudes.

globo. Todo iba a cambiar, en efecto, cuando en enero de 1848 James Marshall, jefe del aserradero del empresario mormón John Augustus Sutter, haciendo una zanja en el río americano de Sierra Nevada de la California recién arrebatada a México, descubrió una pepita de oro, luego otra y, luego, otra más. Los hallazgos siguieron de tal forma que, en marzo, el periódico *Californian* publicaba: «Se encontró una mina de oro». Esto fue un auténtico pistoletazo de salida para que, de repente, en la Costa este y Nueva York, miles de personas sintieran la imperiosa necesidad de dirigirse al oeste, a la costa del Pacífico, donde la antigua misión española de Yerbabuena, con apenas quinientos habitantes, iba a transformarse en tan solo un año en la populosa San Francisco, de más de 25 000 almas.



El autor a bordo del buque escuela civil ruso *Sedov*, que inicialmente fue el *windjammer* (‘velero de casco de acero’) alemán *Magdalena Vinnen*. Esta enorme nave de 6000 toneladas es una de las mayores fragatas que siguen navegando.

a vela— primero a Brasil, luego a Ciudad del Cabo, a continuación a Australia, Nueva Zelanda, Chile, Montevideo, Nueva York y Plymouth, rematando el memorable viaje en San Sebastián en julio de 1894, donde la reina regente en persona recibió a Villaamil y a sus trescientos compañeros de navegación, marineros de clíper. La *Nautilus*, como cualquier participante de la carrera del



La fragata civil holandesa *Stadt Amsterdam*, construida con los parámetros del *Cutty Sark* a finales del siglo xx; auténtico tesoro naval que pocos países e instituciones pueden mantener en perfectas condiciones de servicio.

a pesar de haber sido completamente desarbolada por un temporal en su día en el cabo de Hornos. Los soviéticos se lo arrebataron a Alemania como compensación tras la Segunda Guerra Mundial, lo mismo que el impresionante *Commodore Johnson* (antigua *Magdalena Vinnen* de 6000 toneladas), construido en Kiel en 1921 y transformado,

8

Renacer guerrero

ESFUERZO DE GUERRA

Cuando, en 1940, la Alemania nazi lanzó su flota submarina en pos de la flota mercante aliada para asfixiar a Gran Bretaña (como estuvo a punto de suceder en 1917), el esfuerzo armamentístico aliado ya estaba a pleno rendimiento, en Inglaterra y Estados Unidos, para contrarrestar esta temible amenaza. Como primera providencia, los americanos, que aún tenían almacenados unos ciento sesenta destructores del tipo Flush Deck o Cuatro Chimeneas, prepararon medio centenar para cedérselos a la Royal Navy a cambio de una base en Bermudas. Los británicos no quedaron deslumbrados, pues eran barcos de la Primera Guerra Mundial y años veinte, pero sus urgentes necesidades para escoltar decenas de convoyes eran tales que los aceptaron sin rechistar; con el tiempo se



Fragata de tipo Leander destruida en maniobras tras ser retirada del servicio. La idea de revalorizar la primitiva fragata de la Segunda Guerra Mundial convirtiéndola en buque de escuadra cuajó en todas las flotas de la Commonwealth o Mancomunidad de Naciones, en alguno de cuyos países las Leander aún prestan servicio.

sus antepasadas, tenían muy buenas cualidades marineras, el casco enteramente soldado y una estructura de acero de alta resistencia, con amuras sobreelevadas, puente y superestructuras contenidas de aleación ligera y popa en escalón para el pozo de los morteros Limbo. Aparte de su notable resultado, las Leander, en su día (años sesenta y setenta), pudieron acomodar a bordo notables e importantísimas innovaciones para los buques de escolta, como un pequeño helicóptero Wasp para la detección y el ataque antisubmarino e incluso misiles antiaéreos para defensa de punto Seacat.

Sudáfrica, Australia, Nueva Zelanda, India y Chile se contaron entre los países que incorporaron en sus filas fragatas de tipo Leander casi hasta el siglo XXI.

9

El buque polivalente

LA FRAGATA A MOTOR CRECE

Cuando terminó la guerra, la fragata era uno más de los componentes de un grupo de escolta antisubmarino mejor dotado que las corbetas, pero menos que los destructores; ocupaba su puesto con un cometido específico, la escolta y caza de submarinos, pero a nadie se le habría ocurrido hacerle hueco en la escuadra, papel para el que no estaba dotada por su falta de velocidad y escasa potencia de fuego. En la posguerra, sin embargo, la fragata fue creciendo y aumentando sus posibilidades hasta llegar a las Leander, que marcaron un antes y un después. La Leander representa la puesta de largo de la fragata a motor, que por fin se viste de uniforme para regresar a la escuadra junto a cruceros y destructores. Mientras las mejores armadas dedicaban el mayor porcentaje de sus



Fueron los italianos los que dieron un paso adelante desarrollando, en el último tercio del siglo xx, la fragata polivalente de clase *Lupo*. Todas sus fragatas posteriores (como la *Comandante Foscari*, en la fotografía) son el desarrollo de este exitoso modelo, que pasó a integrar escuadras como la venezolana y fue imitado por franceses y holandeses.

presupuestos a la construcción de grandes buques para la nueva guerra aeronaval y nuclear (superportaviones, submarinos atómicos, cruceros lanzamisiles y destructores de 4000 toneladas) la fragata encontró acomodo en flotas de tamaño medio con grandes responsabilidades marítimas, pues se veía en ella un buque de guerra posible de construir en astilleros nacionales, capaz de escoltar a los barcos mercantes, pero con potencia suficiente para hacer frente al desafío aéreo, submarino o incluso de superficie limitado.

La fragata cambia así de rol y pasa a convertirse, en la década entre 1970 y 1980, en buque polivalente —anti-submarino, antiaéreo y antibuque— de potencia limitada



La interpretación de la fragata polivalente norteamericana fue la tipo Knox, muy potente con sus misiles de largo alcance y antisubmarinos ASROC, además del helicóptero en la pista y el hangar de popa, clásico esquema al que no se ha renunciado hasta nuestros días.

antisubmarinos, un helicóptero y la gran sensación, cohetes ASROC con los que se lanzaban torpedos contra el sumergible que dos potentes sonares —uno en el bulbo de proa y otro de profundidad variable en popa— localizaban previamente. Las Knox eran muy potentes; podían pasar por polivalentes aunque, en realidad, eran netamente antisubmarinas y su gran defecto consistía en el único eje de una hélice, que, averiada o alcanzada, dejaría el buque al garete.

No obstante, cuando, al finalizar la dictadura franquista, España quiso reconstruir su escuadra con unidades modernas, Gran Bretaña, con calculada prepotencia y presionada por los laboristas, le negó la transferencia técnica para construir las Leander. Fue una suerte,



Las primeras fragatas polivalentes españolas fueron las Baleares (aquí la cabeza de serie), un refrito entre las Broke y las Knox americanas muy superiores a *recocidos* anteriores de la época franquista, como los famosos Biscúters, los mediocres Oquendo o los algo mejores cañoneros Sarmiento de Gamboa, fallidos proyectos de la Bazán de Ferrol.

porque, ante las nuevas fragatas europeas, las británicas eran rotundas antiguallas. La Royal Navy a la sazón fracasó completamente en la construcción de las modernas Tribal y Amazon, diseñadas por sus propios astilleros y no por la armada. La marina española se dirigió entonces a Estados Unidos y estos, captando al régimen contra el comunismo, estuvieron dispuestos a transferir tecnología y diseño de las Broke y Knox para una clase polivalente, las españolas Baleares, con lanzamisiles Tartar y cohetes ASROC, un cañón pesado, seis tubos lanzatorpedos y misiles antibuques Harpoon. Las seis Baleares —en su época, fragatas potentes de largo brazo— podían presumir de polivalentes, pero, en realidad, eran un refrito aseado dadas las circunstancias y no lograron ocultar sus



Fragata de origen norteamericano de tipo FFG u Oliver Hazard Perry. Siendo una sustancial mejora de las Knox, fueron adoptadas por algunas armadas occidentales como las de España y Australia, pero los americanos terminaron abandonándolas para construir grandes y poderosos destructores de tipo Spruance, Kidd o Arleigh Burke.

desaparecido el crucero salvo en grandes escuadras como la US Navy o la flota rusa, lo único que diferenciaba al destructor de la fragata era el desplazamiento y la superior potencia del arsenal del primero sobre la segunda. La frontera estaba en las 4500 o 5000 toneladas de desplazamiento del destructor, cuyo enemigo directo tal vez no fueran las fragatas, sino el presupuesto para defensa. Pero la mayor parte de los cronistas están de acuerdo en que la diferencia entre fragata y destructor, en la segunda década del siglo XXI, era puramente semántica.



Fragata de origen y construcción rusa; las unidades de este tipo son temibles por su armamento completo y la redundancia de sistemas, aunque sus medios de detección, rapidez de respuesta y configuración de los sistemas de combate dejen siempre algo que desear.

Scott, Callaghan y Chandler) que ahora se llaman *Tongteh, Chiteh, Mingteh y Wuteh*. Sin embargo, al mismo tiempo, esta marina alineaba veintidós fragatas: ocho vetustas Knox, ocho de tipo FFG y seis La Fayette de diseño francés. Las diez fragatas de Tailandia son una verdadera miscelánea de productos chinos, americanos e incluso británicos. Estas armadas optan así por heterogéneas soluciones de compromiso, sin riesgos, en espera de ver qué traerá el futuro.

Parece que la fragata seguirá siendo de uso exclusivo para armadas de tamaño mediano y pequeño. Rusia ha abandonado el destructor a pesar del excelente *Udaloy*, y en sus filas predominan las fragatas del exitoso tipo Krivak

10

Las fragatas del futuro

FRAGATAS DEL SIGLO XXI

Después de la fragata de escuadra Leander, concebida en aguas del Atlántico, y la fragata polivalente mediterránea Lupo, el tercer y decisivo avance de la fragata de motor vendría con el siglo XXI en un marco atlántico-mediterráneo, la península ibérica, donde los astilleros de Ferrol sentarían los criterios de la nueva fragata AEGIS con una serie conocida como fragatas F-100 o de clase Álvaro de Bazán. Si, en el marco de la guerra y posguerra, los buques *embarcaban* el armamento (cañones, ametralladoras y cargas de profundidad) y, después, los sistemas de armas (medios de detección y guía, sistemas de disparo de misiles y sistemas defensivos antimisil), para el nuevo siglo quedaba claro que los sistemas de armas, detección y guía integrados iban a adquirir una mayor



Fragata de tipo F-100 AEGIS *Cristóbal Colón*, que toma de modelo los Arleigh Burke. Navantia desarrolló en Ferrol este tipo de potentísimas fragatas que dejaron atrás a las polivalentes aun cuando muchas escuadras continúan adquiriéndolas. En pleno siglo XXI, España ha logrado colocarse a la cabeza del diseño naval mundial.

importancia que el propio buque en sí, y, por tanto, se trataba de configurar en torno al más potente sistema de armas el buque donde ponerlo a flote; en este caso, una fragata. El desarrollo y materialización del proyecto lo llevó a cabo Navantia Ferrol con una inversión combinada de los ministerios de Defensa e Industria españoles; es decir, con dinero del contribuyente, que se iba a rentabilizar en una sólida I+D, razonable cartera de pedidos y reconocida aceptación en el mercado internacional.

No fue casualidad, puesto que el astillero hispano, tras la construcción de la serie de fragatas FFG, tenía experiencia la necesaria para que la transferencia tecnológica norteamericana de la empresa Lockheed Martin



Silos de misiles en una gran unidad oceánica. La posibilidad de integrar sistemas de combate de detección y localización muy potentes con armamento de rápido disparo simultáneo y largo alcance permite establecer cortinas de protección eficaces y prácticamente impenetrables ante las clásicas amenazas aéreas y submarinas.

en torno al sistema AEGIS de antena tridimensional que dispone del radar multifunción SPY-1D y del de superficie SPS-67. El sonar de casco es el Raytheon DE 1130 LF y, como contramedidas —conocidas—, están cuatro señuelos SRBOC y los acústicos Nixie e Indra Aldebarán. Con poco margen de duda, en maniobras conjuntas, las F-100 demostraron que España disponía de las mejores fragatas del mundo en su categoría, solo superadas por los destructores estadounidenses y por delante de las polivalentes británicas, alemanas, holandesas, chinas y coreanas.

La primera consecuencia de las F-100 fue que, en el año 2000, se impusieron en el concurso internacional



Fragata ítalo-francesa de tipo Horizon. Ambos países, tradicionalmente enfrentados desde el punto de vista naval, finalmente se han unido para producir excelentes fragatas como esta (*Bretagne*), perfectamente equiparables con las F-100 y sin perder el perfil polivalente.

las antiguas no necesitaban. Por lo demás, cabe suponer que las F-110 serán buenas compañeras de las F-100 y que constituirán un núcleo de flota homogéneo y cohesionado, capaz de mantenerse en despliegues con el 60% o 70% de los efectivos en caso de necesidad mientras el resto realizan períodos de descanso o reparaciones. Sin embargo, seguramente no lleguen a alcanzar el éxito internacional de las F-100, que fue un hecho aislado.

La industria e ingeniería naval alemana y holandesa han venido apostando por la fragata desde hace muchas décadas, atreviéndose con tecnología propia a emprender caminos independientes de los americanos y soviéticos tanto en los barcos como en armamento y sistemas de combate. Casi se puede tener la seguridad de que cualquier armada de fragatas que no cuenta con venerables



Fragata británica *Somerset*. Indudablemente mejores que las que actuaron en Malvinas, las unidades británicas siguen aquejadas por la falta de presupuestos para ponerse al nivel puntero internacional. Su esfuerzo de defensa futuro tendrá sin duda que incrementarse.

revolucionaria, se llama Litoral Combat Ship (LCS, por sus siglas en inglés) o buque de combate del litoral, optimizado para desplegarse contra amenazas próximas a la costa donde las grandes flotas de fragatas y destructores con seis metros de calado no pueden llegar. Para eso, los gigantes de la defensa norteamericana Lockheed Martin y General Dynamics han desarrollado cada uno una clase de LCS; el primero, sobre la base de un monocasco planeador propulsado por *waterjets* (reactores de agua, como las motos playeras), y el segundo, un trimarán con portón y dique de popa también propulsado a reacción. Ambos

Bibliografía

- ARCHIBALD, Edward H.H. *The metal fighting ship in the Royal Navy, 1860-1970*. Poole, Dorset: Blandford Press Limited, 1971.
- , *The wooden fighting ship in the Royal Navy*. Poole, Dorset: Blandford Press Limited, 1972.
- ASIMOV, Isaac. *El nacimiento de los Estados Unidos (1763-1816)*. Madrid: Alianza Editorial, 2004.
- BAYLE, Luc-Marie y MORDAL, Jacques. *La marine en bois*. París: Librairie Arthème Fayard, 1978.
- BOUGAINVILLE, Louis Antoine. *Viaje alrededor del mundo por la fragata la Boudeuse y la fusta la Estrella en 1767, 1768 y 1769*. Buenos Aires: Editorial Espasa-Calpe, 1943.

- BROWNLEE, Walter. *La Armada que venció a Napoleón*. Madrid: Ediciones Akal, 2001.
- , *El Warrior. El primer navío moderno de combate*. Madrid: Ediciones Akal, 1991.
- CERVERA PERY, José. *La Marina de la Ilustración*. Madrid: Editorial San Martín, 1986.
- CHAMORRO, Eduardo. *La vida y la época de Felipe IV*. Barcelona: Editorial Planeta, 1998.
- COLE, Robert. *Historia de Francia*. Madrid: Celeste Ediciones, 1989.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesareo. *Naufragios de la armada española*. Sevilla: Editorial Renacimiento, 2009.
- FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco. «La arquitectura naval en el examen marítimo». En: Homenaje a Jorge Juan y Santacilia, 2010; *10 y 20 de abril*.
- FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Jose Manuel. *La Habana colonial*. La Habana: Editorial José Martí, 1998.
- FOX, Frank. *Great ships; the battlefleet of King Charles II*. Greenwich, Londres: Conway Maritime Press, 1980.
- FULLER, John F. C. *Batallas decisivas del mundo occidental*. Madrid: Editorial Ejército, 1985.
- GOODMAN, David. *El poderío naval español; historia de la Armada española del siglo XVII*. Barcelona: Ediciones Península, 2001.
- GRUPPE, Henry E. *The frigates*. Barcelona: Editorial Folio, 1996.
- GUILLÉN TATO, Julio F. *La náutica española en el siglo XVII*. Madrid: Gráfica Universal, 1935.

Las imágenes se insertan con fines educativos.
Se han hecho todos los esfuerzos posibles para contactar
con los titulares del *copyright*.
En el caso de errores u omisiones inadvertidas,
contactar con el editor.