

# LA CLASIFICACIÓN DE BUQUES, ¿UN ARCANO ESOTÉRICO?

Camil BUSQUEST i VILANOVA



UGIERE la RED (Revista Española de Defensa) en su número 234 (1), que el viaje de la fragata *Álvaro de Bazán* (F 101) a Australia casi resultó algo así como decisivo para lograr «...disipar las dudas que la catalogación como “fragata” generaba en torno a las F 100». Y prosigue en el siguiente párrafo «...los nuevos destructores australianos» —que van a basarse en la clase F 100— «...van a recibir los nombres de *Hobart*, *Brisbane* y *Sidney*». Es decir, y hablando en román paladino, que un pequeño —o al parecer no tan pequeño— matiz en cuanto a la clasificación de unos buques, hubiera podido perfectamente dar al traste con un asunto que no sólo va a ser un buen negocio para España, sino que además nos va a permitir dejar bien claro en todo el mundo —por si aún quedaba alguien que lo ignorase—, que nuestra Patria pasó desde hace tiempo de ser importadora de buques de guerra a exportadora.

El hecho abunda con una vivencia propia de quien suscribe, colaborador habitual de un *consulting* técnico naval norteamericano, el cual, al referirse a las nuevas fragatas españolas utilizaba el término *destroyer*. Inquirido el por qué de ello, recibí una respuesta que me dejó perplejo: «Porque para nosotros son destructores». De lo cual se desprenden dos cosas: primera, que destructores y fragatas son buques distintos; segunda, que los buques de una determinada clase deben tener ciertas peculiaridades propias que los hacen ser considerablemente distintos a los de otra clase. ¿Si? Pues que alguien nos ate esa mosca por el rabo. Veamos.

## ¿Acaso una jerigonza?

La clasificación de buques siempre ha venido siendo algo complicado, cuando no más bien peliagudo. El por qué un buque concreto era «eso» en vez

---

(1) Página 49.

de «aquello», dependía en ocasiones —bastantes— de algo que podía ser desde un pequeño detalle técnico... a cualquier otra cosa.

Si comenzamos a huronear por la noche de los tiempos, veremos que tal cosa no viene de nuevo en absoluto. Así, en la batalla de Salamina —la más importante de la antigüedad— parece que ya había ciertas dudas respecto a la clasificación de sus buques, hablándose de galeras y trieras, al mismo tiempo que de naves y velas como si fuesen otro tipo de buques. Aunque dado que el tema de la nomenclatura/clasificación de naves, y los escritos de cronistas y/o historiadores a menudo no han andado demasiado de la mano, ahí cabría pecar de suspicaz y considerar que tal vez sí, tal vez no.

Igualmente es sabido que los cartagineses y romanos —de los que se dice que los primeros construían sus naves a partir de equipos de montaje, a la usanza de los modernos *kits*, y que los segundos aprendieron a construir naves de guerra a partir de una cartaginesa hallada varada en una orilla de territorio romano— dirimieron sus diferencias sobre embarcaciones que muy a menudo reciben nombres controvertidos. Y a pesar que la historia diga lo del hallazgo, rara vez indica de qué tipo de nave se trató, por cuanto tan nimio detalle no parece quedar muy claro. De cualquier modo, los romanos pronto asimilaron el hecho y construyeron poderosas flotas de las llamadas trirremes y quinquirremes, las cuales, durante la primera guerra púnica, provistas del invento del almirante romano Caio Duillio, el *corvus*, lograron convertir una batalla que se prometía únicamente naval en otra bastante distinta en la que las temidas y célebres legiones romanas, al lograr pasar a bordo de las naves cartaginesas como Pedro por su casa, mataron a todos los cartagineses y destruyeron sus naves.

Pero en la clasificación de aquellas naves volvemos a toparnos con varios vocablos técnicos que inducen a confusión: ¿era lo mismo una galera que una trirreme?; ¿o que una quinquirreme? ¿Acaso debe ser considerada la teoría de ser ésta una nave con cinco (2) órdenes de remos? ¿O tal vez es más sensata —e ingeniosa— la teoría de tratarse de cinco remeros (3) en tres bancos de remos que se alzaban a alturas diferentes, distribuidos en dos, dos y uno?

Se dice que la «libúrnica» romana fue la madre de la galera, pero en tal caso ¿las galeras romanas tuvieron algo que ver con las de varios siglos más tarde? El «dromón» bizantino tampoco sale muy bien librado del análisis, pues no es mucho lo que de él se sabe. Y, metidos ya en la alta Edad Media, topamos con un sinfín de nombres de los que tampoco es mucho lo que se

---

(2) Según los arquitectos navales expertos en ese tema, el quinto remo hubiera sido un monstruo de tal peso y magnitud, que hubiera sido imposible bogar con él.

(3) Una digresión sobre remos y remeros. Si remar no se llama remar, sino bogar, ¿a santo de qué los remeros no son bogadores, y el remo bogador?

conoce: tales son los llamados leños, fustas, táridas, uxers, carracas, cocas, etc., que participaron en la conquista de Mallorca formando parte de las huestes de Jaime I. Eso, sin contar con los kogs, hulks, urcas y otros tipos propios de mares más septentrionales..., y por lo general relacionados con Hansa, la también llamada Liga Hanseática. Una especie de Unión Europea algo primitiva, casi exclusivamente báltica y del mar del Norte, aun cuando haya quién diga que en sus navegaciones llegaron hasta el Mediterráneo; y que en aquellos tiempos existió ya una línea regular —todo lo regular que podría ser con las naves aquellas— entre la Barcelona de los *Consolats de Mar* y varios de los puertos hanseáticos.

Se nos dice que la carabela —nombre que procede del llamado cáрабо, si bien en su versión a vela— fue la nave de los grandes descubrimientos por lo bien que barloventeaba, aunque en la primera expedición de Colón hubo una nao capitana en vez de una carabela, y consecuentemente la *Santa María* que se construyó por Marcomba, en Valencia —para la película *Alba de América* en versión carabela—, era apócrifa toda vez que tenía que haber sido una nao. Pero tal carabela permaneció amarrada y expuesta al público en Barcelona durante décadas, hasta que se reconvirtió, primero a una nao *sui generis*, luego en objeto de oscuros —e incultos, pues en una ocasión un grupo de politizados energúmenos prendieron fuego al *Rafael Verdera* (4), una reliquia del siglo XIX, al que confundieron ¿¡!? con la *Santa María*— intereses políticos que denostaban de la presencia de la *Santa María* en el puerto de la Ciudad Condal por ser «representante de la opresión», y al fin en biotopo submarino frente al faro de Calella, hundida allí a consecuencia de haber quedado definitivamente inutilizada debido al ataque de un grupo de independentistas catalanes de *Terra Lliure* (Tierra Libre).

Además, las propias *Pinta* y *Niña* no llegaron a utilizar su aparejo latino más allá de las Canarias, donde se les cambió por redondo. Y con lo del «aparejo redondo» topamos, acaso, con uno de los retruécanos navales más conocidos, y que en cierto modo deja bizqueando al osado que pregunta el por qué del nombre de redondo: «Porque lleva las velas cuadradas».

Dicen los expertos que de la galera salió la galeaza, y que lo de galeón —la nave de transporte atlántico por excelencia— provino de la nao, aunque sin precisar demasiado el dónde ni el cómo. Que de la evolución del galeón se llegase al navío es algo que hay que creer como si de un dogma de fe se tratase, pero no sin que por el camino alguien jure y rejure que la vela latina del

---

(4) Otro barco de controvertida clasificación, toda vez que botado en Mallorca en el año 1841, ha sido considerado *llaiüt de fusta* (Laud de madera), místico, balandra, pailebot y hasta motovelero.

mesana —en ocasiones también del contramesana— se convirtió a cangreja por una feliz casualidad (5).

Más o menos de por entonces aparecen los nombres de fragata, corbeta, balandra, bergantín, escampavía, etc., de los que algunos parecen provenir asimismo de antepasados más o menos similares, a lo mejor bastante o mucho menos de lo que se nos intenta vender. Y que más modernamente, ya en época de la propulsión mecánica, reaparecieron, proporcionándonos el motivo primigenio de estas reflexiones.

En ocasiones, algunos de estos nombres hacen temblar del susto a quién, animado con su mejor intención, bucea en documentos antiguos; aunque a veces no sean tan antiguos. Es el caso, por ejemplo, de uno de los buques de la Armada dados de baja: la balandra *María de los Dolores*, cuya baja se ordenó el 9 de julio de 1941, por DO número 133. Por cierto, ¿alguien podría decir cómo era esa «balandra», cuál fue su apariencia, y si disponía de algún armamento?

### ¿Una lógica cartesiana?

Con la aparición del buque de hierro y la propulsión mecánica en las naves de guerra, aparecieron también nombres para clasificar a esos buques y sus usos. Algunos nuevos, otros antiguos resucitados, pero que a veces no se sabía exactamente a qué correspondían.

Uno de los primeros fue el llamado «cruceiro». Al parecer, tal nombre le vino debido a que era un buque que cruzaba y recruzaba las filas enemigas, en una tarea de vigilancia e inteligencia muy similar a la de las fragatas a vela. De ahí que tuviese buena velocidad y poderoso armamento. Pero pronto fue objeto de diversas modificaciones que hicieron aparecer buen número de denominaciones diversas. Así, se pueden hallar cruceiros blindados, de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup>, y/o 3.<sup>a</sup> clase, protegidos, embonados, torpederos, etc., lo cual no sirvió precisamente para aclarar el tema.

Los acorazados, nacidos a partir de la transformación de la *Gloire* francesa —al parecer en su origen un navío de madera que vio desembarcada toda su batería alta, la cual se substituyó por un blindaje que abarcaba desde la borda a algo por debajo de flotación— a mediados de la década de los 50 del siglo XIX, fueron llamados en sus comienzos fragatas acorazadas, lo primero por disponer de una única cubierta de artillería, lo segundo parece obvio; pero no

---

(5) Un capitán al que se rifó la parte proel de la vela latina afirmó lo que le quedaba aún de ella al palo, notando un mejor rendimiento. De ahí se pasó a las entenas secas en parte durante un tiempo para, finalmente, cortar el sobrante de la propia entena y sujetarla al palo mediante una boca de cangrejo.

se libraron de dejar de ser fragatas y pasar a convertirse en simplemente acorazados. Aunque también hubo distintas clases de éstos, cuando no acorazados-guardacostas, o viceversa, etcétera.

Pasemos al portaaviones, último tipo de buque de guerra especializado del elenco. Nacido como portahidroaviones, llegó a ser «estación transportable de aeronáutica naval» —nombre oficial de nuestro primer *Dédalo*— y, al fin, simplemente portaaviones; aunque de acuerdo con la teoría de Darwin, la de la evolución de la especie, vio cómo se le añadían coletillas como la de «escolta», «antisubmarino», «pesado», «de flota», etc., pasando a ser también simple «portaaeronaves» cuando vio sobre su cubierta la convivencia entre helicópteros y aviones STOVL (6).

La fulgurante aparición del buque torpedero comportó nuevas tácticas, y en la Marina francesa incluso estrategias novedosas, como el de la llamada «jeune école».

Se considera que el primer torpedero de la historia fue el *Raps* noruego, un buquecito de sólo 7,5 t, construido en 1873 por Thornycroft y armado con dos de los primitivos torpedos de la época, cuyo porte no parecía ser tan importante como para organizar la algarabía que se armó a su puesta en servicio. Tal fue ésta, que en el corto espacio de 11 años ya se habían construido más de 300 torpederos de distintos y evolucionados tipos.

Pero el peligro representado por el torpedero comportó que a un español, el teniente de navío de 1.<sup>a</sup> clase Fernando Villaamil y Fernández de Cueto, se le ocurriese proyectar un buque revolucionario al que llamó Destructor, concebido para lidiar, precisamente, aquellos buquecitos, y allí fue Troya, pues aquel nuevo buque estaba destinado a convertirse en uno de los principales de las nuevas flotas. En consecuencia, todos los países los construyeron, al tiempo de acudir a la traducción del nombre —unos— y de la idea —otros— para designarlos. El resultado fue que los anglosajones llamaron al nuevo buque «destroyer»; Alemania los llamó «zerstörer», o sea lo mismo; y los franceses e italianos optaron por traducir directamente la idea, de ahí lo de «contretorpilleur» y «cacciatorpediniere». Los demás países hicieron de su capa un sayo, acudiendo a unas u otras denominaciones para designar a sus buques. Pero quede claro que el «invento» fue español.

---

(6) Entre los anglosajones también se dan casos chuscos. Un portaaviones es un «aircraft carrier», pero, prácticos ellos, lo suelen llamar simplemente «carrier», lo cual ha ocasionado más de un despiste editorial. Pero puesto que son planos de encima, les llaman también «top flats», y como eso resulta demasiado largo, se lo acortan en «flat». Y como *flat*, en inglés, además de plano o mate también quiere decir piso o apartamento... en fin, que el lío está servido.

## Ni galgos ni podencos

Los primeros destructores fueron buques pequeños y marineros, pero en la jerga marinera verdaderos «matahombres». De ahí que fuesen aumentando de porte y poder militar, aunque acabó siendo necesario recurrir a lo de «destroyer leader» para designar a los buques algo mayores que ejercían de guías o conductores de flotilla. La llegada de la guerra submarina alemana durante la Primera Guerra Mundial hizo del destructor una especie de «criada para todo», aunque muy en especial el enemigo del submarino y el escolta de toda flota de combate que se preciase.

Con el tiempo, y pasada la Conferencia de Washington de 1922, en la que no se habló mucho del tema, aparecieron los super- destructores, es decir, buques de mucho mayor porte, con artillería mayor que la que habitualmente se montaba, los cuales podían haberse considerado —y no sin cierta razón, por no decir razón cierta— cruceros ligeros. Durante la Segunda Guerra Mundial su papel fue casi el mismo que durante la primera, si bien razones de economía —y de un crecido número de hundimientos— le hicieron reservar su papel más para las flotas de combate, con lo que no hubo otro remedio que crear un sustituto barato —y más lento— con el que proteger a la multitud de convoyes que llevaban suministros y nuevas armas a través del Atlántico. Había reaparecido la fragata.



La fragata *Urchin* (F 196), antes destructor de igual nombre, procedía de un programa de reconversión integral (*Fully Converted from Destroyers*), algo que otras *Fast Anti Submarine Frigates* vieron tan sólo de paso (*Limited Conversion from Destroyers*). (Foto C. Busquets).



El *Mitscher*, DL 2, fue asimismo el cabeza de serie de un grupo de cuatro *Destroyer Leader*, a los que siguieron los 11 de la clase *Farragut*; con ello se inauguraba la denominación DL (frigate). (Foto C. Busquets).

Puede decirse, pues, que la fragata, al menos la más moderna y en la práctica, fue un escolta antisubmarino para convoyes mercantes, motivo por el que no le era necesaria una gran velocidad —un convoy mercante de la Segunda Guerra Mundial rarísima vez superaba los 6-8 nudos de media— pero sí un buen armamento antisubmarino por motivos obvios; a ello se le añadía un cierto poder artillero con alguna capacidad antiaérea, destinado a las raras y muy escasas ocasiones en que hacía verdadera falta.

Cuando la fragata comenzó a hacerse cara y grande, hizo su aparición otro buque de nombre ya veterano: la corbeta, que vino a ser a la fragata lo que ésta había sido para el destructor.

Finalizada la Segunda Guerra Mundial, y al percatarse las marinas occidentales de que el poderío submarino soviético parecía mucho y poderoso, así como ver la multitud de destructores de tipos algo añejos que poblaba los arsenales, se pensó en la reconversión de algunos en fragatas, lo que la Marina británica hizo pronto y bien. La Marina norteamericana, en una época en que el dinero parecía salirle hasta por las orejas (7), no sintió premuras extraordi-

---

(7) Aunque ello no le impidió mandar al desguace el portaaviones *Enterprise*, único superviviente de la flota de antes de la guerra, en una decisión que aparece como ilógica, cuando no absurda, o aún peor. Y por completo desagradecida hacia un buque que durante unos meses fue el único portaaviones norteamericano.

narias al respecto y prefirió acudir al desarrollo de nuevos tipos de DE (*Destroyer Escort*), que no le salieron ni bien ni mal, sino todo lo contrario.

### ¿Sopa de letras?

A quien subscribe le ha resultado imposible averiguar con certeza cuándo, dónde y por quién comenzaron a emplearse siglas para designar y definir a los diversos tipos de buques de guerra. Es posible que fuese a algún marino estadounidense, toda vez que por aquellos lares fue por donde parece ser se utilizaron más pronto. Pero tampoco puede considerarse dogma de fe, ya que en determinados casos se ha podido comprobar la presencia de un par de siglas en otras partes. O sea que, si nadie se opone a ello, vamos a dejarlo en un ambiguo «alguien», y en un no menos vago «en algún sitio».

Durante la Primera Guerra Mundial ya se utilizaban en Estados Unidos siglas para designar a sus buques de guerra. Y no sólo eso, sino que cuando se ordenaba una serie de buques, antes de adjudicarles un nombre propio se les dotaba del llamado número o identificación de costado; y éste les iba a durar toda su vida. Un hecho que hubiera sido bueno adoptasen otras marinas. Como es el caso de la Marina británica, en la que sus listas repiten numerales y nombres, lo cual, llegada la hora de identificar un buque, convierte la tarea en una especie de «misión imposible». Volviendo a los Estados Unidos, en las órdenes de ejecución es muy raro toparse con nombres; lo que sí se halla es, por ejemplo: 100 destructores, del DD 490 al DD 589; si bien es raro que se sucedan todos los números correlativamente, pues a menudo se intercalan en una serie determinada otros buques correspondientes a otra serie. Pero respetando siempre el orden numérico correlativo, lo que de un modo u otro no deja de ser un procedimiento bastante razonable y lógico.

Así pues, se solía identificar a los acorazados con un BB; los portaaviones con un CV; los cruceros con un CA (pesados) o CL (ligeros). En el caso de las unidades ligeras, los destructores eran DD y los submarinos SS. De ese modo todo aparecía muy claro y diáfano, si bien era posible hallarse ante alguna que otra sigla menos habitual. Tal fue el caso de los CC —cruceros grandes o de batalla—, de los CLAA —cruceros antiaéreos— y de algún caso de destructor muy especializado, como DDR (*radar picket*), DDK (*hunter-killer*), o DDE (*escort*); o de los DE (*escort destroyer*), sigla norteamericana con la que se designaba aquello que en otros parajes se denominaba simple y llanamente «fragata», y que en cierto modo reiteraba y enfollonaba el tema, ya que el DDE era también un destructor de escolta. A lo peor es que hubo alguien a quien se le olvidó colocar un diminutivo en lo de DE, con lo cual se hubiera podido dar mayor claridad a todo ello.

Como antes ya se ha adelantado, al término de la Segunda Guerra Mundial hubo quien sintió la necesidad apremiante de quitarse naves de encima, y



Desde hace ya bastantes años antiguas denominaciones como cañonero, *sloop*, *cutter*, escampavía, etc. desaparecieron del léxico naval. En la foto el cañonero *Sarmiento de Gamboa* (segunda serie de la clase *Pizarro*) amarrado al muelle de Bosc i Alsina barcelonés. Ver que lleva marca «F» de fragata. (Foto C. Busquets).

puesto que la nueva «guerra fría» iba poniéndose «caliente» por momentos, y ello comportaba la posible disposición por parte de la URSS de un número ingente de nuevos submarinos convencionales basados en los alemanes del tipo XXI, buques de los que creía iban a dejar en mantillas la anterior Batalla del Atlántico (8), pronto se llegó a la conclusión de reconvertir destructores ya algo viejos en fragatas, o construir nuevos modelos de éstas.

Mediados los años 50, el anuario naval británico *Jane's Fighting Ships*, el más veterano de todos ellos, y por lo general tomado como referencia para cuanto se refiere al tema, mostraba que la Marina británica disponía de: *Fleet Escorts* (9); *Fleet Anti-Submarine Escorts*; *Anti-Submarine and Minelaying Destroyers*; *Destroyers*; *Fast Anti-Submarine Frigates*; *Anti-Submarine Frigates*; *Anti-Aircraft Frigates*; *Aircraft Direction Frigates*; *General Purpose Frigates*; *A/S Frigates*; *Frigates (ex - Sloops)* (10); *A. A. Frigates (ex -*

(8) Luego, dos décadas más tarde, pudo verse que en todo aquello alguien le había vendido una «moto» al mundo occidental, pues los submarinos de la clase *Whiskey* no eran tan fieros como los pintaban. Pero los buques construidos/modificados allí estaban... y duraron...

(9) Se relacionan por el mismo orden con el que aparecen publicados.

(10) Éste es otro nombre/concepto que merecería alguna aclaración. Pero no parece que lo de *sloop*—ni lo de *cutter*— pueda ser concienzudamente puntualizado.

*Escort Destroyers*); *Frigates*; *Headquarters Landing Ships (Frigates)*; *Despatch Vessels (Frigates)* y *Navigational Training Ships (Frigates, ex - Sloops)*. En lo que se refiere a la Marina norteamericana, figuraban: *DDG (Guided Missile Destroyers)* y *DD (Destroyers)*; además de: *DDE (Escort Destroyers)*; *AG (Experimental Destroyers (AG, ex - EDD))*; *DD (Destroyers)*; *DDR (Radar Picket Destroyers)*; *DM (Destroyer Minelayers, ex - destroyers)* y un curioso tipo de *Destroyer Minesweepers*. A estos le seguía una retahíla de *DE* —cerca de 300— en la que se hallaban *DE* y *DER*, junto a algún *Radar Picket and Ordnance Testing Experimental Ship (AG ex - DD)*.

Pero lo mejor lo hemos dejado para el final. Al principio del capítulo dedicado a los destructores se hallaban unos nuevos *Destroyer Leader (DL)* de los que decía: *Officially rated as Frigate (DL)*, añadiendo (*Formerly rated as Cruiser, Hunter Killer Ship, CLK*). Más o menos lo mismo indicaba respecto a los *DLG*.

En lo concerniente a otros países, en Francia podía hallarse también otros buques clasificados como *Escorteurs d'Escadre*, entre los que había un par que antes habían sido cruceros ligeros italianos; un *Escorteur Rapide*, del que decían haber sido crucero ligero y un Aviso (11), ex buque colonial italiano, todo ellos en el epígrafe *Destroyers*. Entre unidades de escolta cabía hallar Avisos, *Escorteurs Rapides* y *Escorteurs*. O sea ¡Más madera! (12).

### Más siglas

Cuando el almirante Elmo Zumwalt, en plena guerra de Vietnam propuso su modelo de escolta oceánico llamado *PF (Patrol Frigate)*, los *DL* y *DLG* se habían popularizado y construido en grandes cantidades, aumentando en sus portes y poderes militares, hasta el punto que la Marina norteamericana realizó una reclasificación de unos y otros, pasando algunos a la sigla de cruceros —*CG*— y rebajando a otros a la de destructores —*DDG*—; pero entretanto, en el ínterin, habían aparecido nuevas series de *DE*, de los que algunos, al ser reclasificados como *FF* y convertirse en misilísticos fueron *FFG* ¿Le «suenan» a alguien eso de *FFG*?, con lo que llegó al medio, y ya de modo oficial, la fragata; y con siglas propias de *FF*. Aquellas primeras *FF/FFG*, ya de modo formal, fueron la numerosa y conocida clase *Knox/Brooke*, a la que le siguió otra no menos conocida y numerosa, la *Oliver H. Perry* (13).

Entretanto, la Marina norteamericana había construido también varias

---

(11) Eso de aviso, como cañonero, no deja de ser interesante aunque impreciso.

(12) Grito de guerra hecho famoso por los inefables Hermanos Marx en su inmortal película de *Los Hermanos Marx en el Oeste*.

(13) En España fueron las clases *Baleares* y *Santa María*.



La *Clark*, FFG 11, fue una de las primeras *Oliver H. Perry* que se vieron en el puerto barcelonés, amarrando en un poco habitual amarre. (Foto: C. Busquets).

clases de DD/DDG, algunas reclasificadas de un anterior empleo de DL/DLG, que acabaron por ser las *Charles F. Adams*, *Spruance* y *Arleigh A. Burke/Oscar Austin*. Por descontento que renunciemos a intentar tan siquiera aventurar qué fue del buque de escolta —pesado o ligero— en las otras marineras de la OTAN, pero el hecho es que actualmente, en los anuarios del ramo y particularmente en el ya citado *Jane's Fighting Ships*, se utiliza un código de letras con el cual se intenta dar una idea de lo que puede ser un buque determinado.

### ... Siguen más siglas

El citado código, en lo que se refiere a escoltas, es el siguiente:

DD = *Destroyer*.  
 FF = *Frigate*.  
 F = *Corvette*.  
 G = *Guided Missiles*.  
 H = *Helicopter*.  
 M = *Maintaining facilities*.



El primero de los DDHM japoneses justo recién botado el pasado verano. Cualquiera que no esté al tanto del tema diría que no se trata de un DD, o sea un destructor, sino de un portaaviones (Foto: colección C. Busquets).

El segundo grupo puede aplicarse a cualquiera de los tipos del primero. La ¿anécdota? es que nadie aclara cuándo, cómo, ni dónde hay que aplicar los del primero. Ni a qué. Y no dejaría de ser interesante toda vez que, al principio lo hemos indicado, hay quien considera que destructor y fragata son buques distintos. Es posible, pero quien suscribe, honestamente, no se ve con ánimos para poder proporcionar una definición indudable, y a la vez acertada, aplicable de modo generalizado y diferenciador, a estos dos buques.

Y que nadie ose decir que el tema es fácil ni baladí, pues está apareciendo una nueva serie de destructores dotados con cubierta de vuelo integral (14), unos buques que parece que lo que pretenden es evitar que nadie llegue a pensar en ellos como portaaviones, ya que oficialmente no van a serlo. Al fin y al cabo, al respecto, conviene tener muy presente que en muchos países del Pacífico, oír hablar tan sólo de que los japoneses van a volver a disponer de portaaviones eriza muchos vellos y levanta viejos temores. Y las visitas a Yasukuni no hacen sino avivar los recuerdos... y las llamas.

---

(14) Los DDHM japoneses. Es posible reciban los nombres de *Hiei* y *Haruna*, ya que se prevé sustituyan a ambos. Asimismo deberían ser considerados DDGHM toda vez que disponen de misiles.

Pero —excúsenos la suspicacia— los nuevos «destructores» japoneses del tipo DDHM se nos antojan un portaaviones —perdón, portaaeronaves, como nuestro *Príncipe de Asturias*— como la copa de un pino, toda vez que están provistos de cuatro *spots* para helicópteros y dos ascensores; y puesto que la resistencia estructural de un buque y de su cubierta de vuelo es algo que «se le supone», ir a proa y desmontar el montaje Phalanx, y montarle allí un *ski-jump*, son obras de menor entidad que se realizarían en un plis-plas. Y a partir de ahí la plena operatividad con aviones STOVL sería un hecho.

No obstante, lo que se nos antoja más inquietante no son ni las siglas ni los buques, sino sólo la razón por la cual países como Japón —oficialmente «desmilitarizado»— se están dotando de este tipo de buques, que no parece que de «defensivos» vayan a tener demasiado. Recordar al respecto lo de «self defence force» japonesa. Y tres cuartos de lo mismo si contemplamos en conjunto los aumentos constantes de las flotas de combate asiáticas.

### Conclusión

De la mano de unas siglas hemos acabado por meternos en el peligroso y resbaladizo campo de juzgar la política naval de otro país. Pero como los diversos poderes implicados en ello no logren dar con un eufemismo -otro-acertado, a este paso pronto nos vamos a ver hablando de «destructores afregatados», «fragatas acorbetadas», «escoltas genéticos de portaaviones» y/o cualesquiera otras salvajadas filológicas similares.

