

# ADQUISICIÓN DE PATRULLEROS DE PEQUEÑO PORTE

Juan Manuel ROBLES ARNAO



ESDE el despacho del comandante de la guardia en la Escuela Naval Militar se tiene una visión perfecta del muelle de Torpedos, que tantos gratos recuerdos traen a la memoria de todos y cada uno de los oficiales de la Armada.

La vista actual presenta una estampa llena de contrastes: en este muelle se encuentran atracados los patrulleros *Tabarca*, con 42 años de actividad en sus cuadernas, y *Río Luna*, del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, con apenas un año en servicio.

Tras la crisis del año 2008, y debido a las restricciones presupuestarias, la Armada dio de baja cinco patrulleros de la clase *Barceló*, cuatro de la clase *Conejera* y siete unidades de la clase *Anaga*. El *Tabarca* pertenece a la clase *Anaga* y es uno de los tres últimos de esta clase (1) que siguen en servicio. Estas unidades, junto con los de la clase *Toralla* (2), construidos en el año 1987, y el *P-114* (3), son los únicos patrulleros marítimos de pequeño porte con que cuenta la Armada.

## Punto de partida

Estos patrulleros de pequeño porte integrados en la Fuerza de Acción Marítima (FAM) desempeñan Funciones Específicas Navales (FEN) de acuerdo con

---

(1) Los patrulleros de la clase *Anaga* en servicio son: *Medas*, *Tabarca* y *Tagomago*.

(2) Los de la clase *Toralla* en servicio son: *Toralla* y *Formentor*. Además, se han incluido por similitud en esta clase los *Isla de León* e *Isla Pinto*, adquiridos en 2022 y 2023 respectivamente.

(3) El patrullero *P-114*, construido en 1979, tiene su base en Ayamonte.



Vista actual del muelle de Torpedos de la Escuela Naval Militar. (Foto del autor)

la doctrina conjunta (4), como son presencia naval, vigilancia y seguridad marítima y apoyo naval a autoridades civiles.

La veteranía de estas unidades y las limitaciones que presentan, debido principalmente al salto tecnológico que se ha producido en los últimos años, han impedido obtener un mayor rendimiento durante sus operaciones de vigilancia y seguridad marítima. Todas ellas carecen de sistemas de comunicaciones por satélite que les permitan enlazar con el COVAM (5) en tiempo real en el caso de detectar algún incidente o amenaza para la seguridad marítima. Es por ello que su radio de acción queda muy limitado a zonas costeras dentro del alcance radio y de cobertura telefónica.

Por un lado, las unidades de la clase *Anaga* cuentan con un armamento muy antiguo y poco práctico para su entorno operativo. La falta de redundancia en equipos vitales, la carencia de un sistema de vigilancia electroóptico y una embarcación semirrígida muy pequeña son aspectos críticos para su rendimiento. La clase *Toralla* presenta unas limitaciones similares, siendo su reducida dotación (un único oficial) lo que impide una permanencia mayor a diez horas en la mar.

---

(4) Según la *PDC-3.1. Operaciones en el ámbito marítimo*, «Las Funciones Específicas Navales agrupan capacidades y actividades características del empleo de la fuerza naval».

(5) El COVAM es el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima, donde se analizan y gestionan todas las operaciones de la FAM.

Adicionalmente, el mantenimiento de estas unidades veteranas y diferentes entre sí es un factor de gran impacto en el rendimiento que aportan a la Armada y a sus misiones. Los períodos de inmovilización son cada vez más largos y los repuestos de algunos equipos no se encuentran fácilmente en el mercado por la antigüedad de estas plataformas.

Sin embargo, estos patrulleros desarrollan sin limitaciones otras funciones, como presencia naval y apoyo naval a autoridades civiles en cada una de sus salidas a la mar. Desde estas unidades, que no desplazan más de 350 toneladas, sus dotaciones acercan la labor de la Armada a localidades y puertos de nuestro litoral y a sus ciudadanos, manteniendo y fortaleciendo el vínculo común que une a la gente de mar. Esta tarea tan exitosa supone una fuente de motivación y orgullo que debe ser reconocida a estas veteranas plataformas. También son una excelente escuela de gestión para los jóvenes oficiales y suboficiales, además de ser el entorno perfecto en el que este personal puede desarrollar su liderazgo mediante el mando.

La situación de la FAM en la actualidad pasa por un notable debilitamiento debido a las bajas de las dos últimas «corbetas». Los patrulleros de las clases *Serviola* y *Meteoro* cumplen sus cometidos en cualquiera de las zonas de interés de nuestro país. Tan pronto escoltan a un buque en el golfo de Guinea como realizan seguimiento de unidades en tránsito de la Marina rusa. El Ministerio de Defensa es consciente de la necesidad de reforzar la FAM, tal y



Patrullero *Serviola* (P-71). (Foto: Armada)



Patrullero *Isla de León*. (Foto: Armada)

como demuestra la aprobación en el Consejo de Ministros de dos nuevos buques de acción marítima para la Armada (6). El trabajo que se está realizando para desarrollar el buque de protección marítima (7) sobre el diseño de la *European Patrol Corvette* a través de los programas de cooperación de la Unión Europea es otro ejemplo de la necesidad imperiosa de renovar y reforzar la FAM.

Podemos ser optimistas con el futuro de la FAM en los próximos años; pero si volvemos a mirar al muelle de Torpedos, parece que el relevo de los patrulleros de pequeño porte no está en la hoja de ruta actual. Intentando no ser pesimista, es cierto que en los dos últimos años se han adquirido dos nuevas unidades a la clase *Toralla*: los patrulleros *Isla de León* e *Isla Pinto*. Estas nuevas incorporaciones (8) son plataformas del astillero Rodman y aportan juventud a la flota de patrulleros pequeños de la Armada.

---

(6) CARRASCO, B. (2023): «El Gobierno aprueba la compra de dos nuevos BAM para la Armada por 550 millones», [www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/4349336/gobierno-aprueba-compra-bam-armada-550-millones](http://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrar/4349336/gobierno-aprueba-compra-bam-armada-550-millones)

(7) El buque de protección marítima (BPM) es el concepto nacional sobre el desarrollo común a través de la Cooperación Estructurada Permanente (PESCO) de la *European Patrol Corvette*, que integran Francia, Grecia, Italia y España.

(8) El patrullero *Isla de León* es un buque procedente Servicio de Guardacostas de la Xunta de Galicia, mientras que el *Isla Pinto* es un buque de nueva construcción.

Las diferencia de capacidades entre los patrulleros grandes y sus hermanos pequeños no se ha visto reducida con estas nuevas adquisiciones, por lo que parece que la brecha es insalvable. No obstante, existen numerosas opciones en el mercado nacional que podrían considerarse si se busca un relevo eficaz para los buques más veteranos.

### Opciones en el mercado

El patrullero *Río Luna*, que tiene su base actualmente en la Escuela Naval Militar, es un barco de producción nacional de Astilleros Armón, perteneciente a la serie *Patrol H35* o *Río Arlanza*. La Guardia Civil adquirió cuatro de estas unidades entre 2022 y 2023, mediante la inversión de 26 millones de euros procedentes de los fondos Next Generation (9) de la Unión Europea, al objeto de renovar su flota con unidades más eficientes y menos contaminantes.

Se trata de un patrullero construido en aluminio, con unas dimensiones de 35 metros de eslora y ocho de manga. Estas unidades cuentan con un alto grado de automatización que permite que su dotación de ocho personas pueda



Patrullero *Río Guadiato* de la serie *Patrol H35*. (Fuente: [www.astillerosarmon.com](http://www.astillerosarmon.com))

(9) «*Río Luna*, la nueva patrullera de la Guardia Civil» (2023), <https://www.infodefensa.com/texto-diario/mostrars/4242201/rio-luna-nueva-patrullera-guardia-civil>

controlar el gobierno, la propulsión y los sistemas auxiliares desde el puente. Cuenta con dos motores MTU que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 26 nudos.

Astilleros Armón ha mantenido el diseño de la clase *Guardamar* de Salvamento Marítimo, incorporando mejoras en la eficiencia energética de la plataforma. Las unidades de la Guardia Civil cuentan con una embarcación tipo RHIB para realizar inspecciones pesqueras. Asimismo, destacar también los excelentes estándares de habitabilidad que presenta esta serie.

Por otro lado, tenemos las patrulleras *Rodman 130* y *138*, fabricadas por el astillero vigués Rodman, que tiene una larga experiencia en la construcción de buques en fibra de vidrio reforzada. Estas embarcaciones, con una eslora superior a 40 metros y una manga de 8,4, cuentan también con dos motores diésel. Han sido construidas para la Xunta de Galicia y el Servicio de Vigilancia Aduanera y ambas presentan muchas similitudes con el patrullero de Armón en lo que respecta a la alta automatización y motorización, consiguiendo una velocidad máxima de 23 nudos y 2.000 millas de autonomía. El precio de estas unidades es más elevado, ya que la Agencia Tributaria desembolsó más de ocho millones de euros por un único buque en el año 2021.

Por último, existe la opción del programa Avante 300 de Navantia, del que no existen unidades construidas. Según el astillero, se trata un buque mucho más ambicioso, de mayor tamaño (600 toneladas y 55 metros de eslora) y mejores capacidades. Ofrece dos versiones: el *coastal patrol boat* y el *fast*



Patrullero *Condor* tipo *Rodman 138*. (Fuente: [www.rodman.es](http://www.rodman.es))



Proyecto Avante 300. (Fuente: [www.navantia.es](http://www.navantia.es))

*attack craft*. Navantia sólo detalla en su página web las características de la segunda de ellas, por lo que se deducen el armamento y los sensores.

Este buque, *a priori*, contaría con una propulsión basada en cuatro propulsores *waterjet* y sendos motores diésel, que le permitirían alcanzar una velocidad de 35 nudos y una autonomía de 1.000 millas.

En lo que respecta a sensores y armamento, Navantia ofrece un buque de grandes capacidades a gusto del comprador: radar de superficie y aéreo, sistemas ESM (apoyo de guerra electrónica), radar de control de tiro, una artillería principal de tres pulgadas y lanzadores de misiles. Asimismo, contaría con una embarcación tipo RHIB para inspecciones y abordajes. Todo este despliegue de medios dispararía el precio unitario, algo que se aleja de las necesidades de la Armada en caso de estudiarlo como un posible sustituto para los patrulleros de pequeño porte.

Adicionalmente, existen otros astilleros nacionales con experiencia en la construcción de patrulleros de pequeño porte que bien podrían diseñar los relevos de las clases *Toralla* y *Anaga*.

## Menos es más

¿Cómo debería ser el relevo de los patrulleros veteranos? La sustitución de estas unidades de pequeño porte debería contemplar un barco con desplazamiento menor a 300 toneladas y con una eslora de menos de 40 metros,

capaz de alcanzar unos 25 nudos como mínimo de velocidad punta y con una autonomía de al menos 1.000 millas para poder realizar patrullas de entre cinco a siete días. El diseño de la planta propulsora tendría que garantizar la redundancia de sistemas, tanto en propulsión como en generación eléctrica y sistemas auxiliares. En base al concepto de los sistemas integrados, debería contar con una dotación reducida de entre 15 y 18 personas —al menos tres de ellos oficiales— que le permitiera navegar a dos vigilancias, cubriendo desde el puente de gobierno tanto la navegación y la vigilancia de la situación de superficie como el control y supervisión de los sistemas de energía y propulsión. Desde el mismo puente, debería poder mantener la *Recognized Maritime Picture* (10) (RMP) y enlazar mediante redes de mando y control (11) con otras unidades y con el COVAM. Para el levantamiento de la RMP sería necesario contar con dos radares de navegación, un sistema de vigilancia electroóptico, así como acceso a las principales bases de datos del tráfico mercante. Respecto al armamento, podría armar uno o dos montajes Sentinel 2.0 (12) de 12,7 mm, como los que ofrece Escribano Mechanical & Engineering y que montan ya varias de las unidades de la Armada.

Además, este buque debería contar con una embarcación tipo RHIB de alta velocidad capaz de llevar a 10 personas para efectuar abordajes e inspecciones en alta mar.

### ¿Por qué invertir en buques pequeños?

Unas unidades más modernas y capaces podrían realizar *Maritime Security Operations* (13) (MSO) integradas en el Mando del Operativo Marítimo (MOM) y descargar de esfuerzo a los patrulleros grandes para que éstos pudieran atender los compromisos y despliegues que mantiene España en otros espacios marítimos de interés. Unas modernas unidades de pequeño porte proporcionarían una presencia permanente en el estrecho de Gibraltar, con el objeto de reducir el impacto de las actuales amenazas a la seguridad marítima que allí se dan.

Además, estos buques podrían estar destacados en otros puertos principa-

---

(10) La RMP es el producto que se obtiene tras fusionar y analizar toda la información obtenida del entorno marítimo específico y que sirve de ayuda para la toma de decisiones.

(11) Los sistemas de mando y control propios de la Armada, como son el SC2N y SACOMAR (Sistema Automático de Conmutación de Mensajes de la Armada).

(12) El sistema Sentinel 2.0 es una estación de armas remotamente controlada que puede incorporar armas de calibres de 5,56, 7,62 y 12,7 mm. Es una plataforma que cuenta con una gran precisión de tiro.

(13) Son todas aquellas operaciones orientadas a prevenir amenazas y garantizar la seguridad marítima en la zona de operaciones.

les, como ocurre actualmente con el *Tagomago* en Málaga, acercando la Armada a otras ciudades del litoral español. Una serie de al menos seis unidades ya sería suficiente para relevar a las más veteranas y permitiría un despliegue de dos de ellas en cada zona marítima, dejando el archipiélago canario a cargo de los BAM allí estacionados.

Por último, los patrulleros de pequeño porte constituyen la plataforma ideal para los jóvenes oficiales y suboficiales de la Armada para poder continuar su formación ejerciendo el liderazgo y gestionando una unidad con un valor fundamental dentro de la Fuerza de Acción Marítima. Su pérdida definitiva en caso de no acometerse su renovación tendrá un impacto en las generaciones futuras de oficiales y suboficiales cuando alcancen otros puestos de mando y dirección.

## Conclusión

La importancia de los patrulleros de pequeño porte depende directamente de las capacidades que aportan al mando. Unas unidades modernas pueden ser fundamentales para la FAM, ya que le añadirían una flexibilidad de la que actualmente carece, pudiendo atender mejor las Funciones Específicas Navales asignadas por el mando conjunto.

De las plataformas actuales que ofrece el mercado, probablemente el patrullero de Astilleros Armón es el candidato más apropiado, aunque sería necesario un desarrollo más detallado tanto de la plataforma como de los sistemas y equipos a instalar.

Volviendo al despacho del comandante de la guardia de la Escuela Naval Militar, espero que la Armada tenga en cuenta al veterano *Tabarca* y lo releve de su puesto por una unidad moderna y capaz que cambie la vista actual del muelle de Torpedos.



BAM *Atdaz* en las costas de Senegal.  
(Foto: Jeremy Botas Rivas)

