



El buque de transporte *El Camino Español* en el muelle de la Curra, en el puerto de Cartagena.

BARCOS PARA la logística del Ejército

Las operaciones en escenarios muy alejados y el sostenimiento de las unidades fuera de la península aconsejan contar con este tipo de buques

EL 16 de septiembre atracaba en el puerto de Castellón el buque mercante de bandera italiana *Jolly Vanadio*. En su interior viajaban 65 vehículos y 108 contenedores del Ejército de Tierra desplegados en Irak en el seno de la operación multinacional *Inherent Resolve*.

La repatriación de tan importante carga y volumen de material desde la lejana zona de operaciones asiática para su desembarco en territorio

nacional —que sumaba 1.158 toneladas— no pudo llevarse a cabo con los dos buques de transporte logístico del Ejército que gestiona la Armada, porque con más de 30 años de servicio, uno ya está dado de baja y el otro aguarda idéntico final.

El *A-04 Martín Posadillo* se encuentra atracado y fuera de servicio en el muelle La Curra del Arsenal de Cartagena a la espera de proceder a su baja definitiva a mediados de diciembre. Su compañero de labor, el *A-05 El Camino*

Español, causó baja en la lista oficial de buques de la Armada el 15 de diciembre de 2019, ya ha sido desarmado de sus sistemas de autodefensa, desmantelado de los equipamientos críticos que llevaba a bordo y va a ser desguazado en Turquía.

El Ejército de Tierra utiliza con frecuencia los transportes por vía marítima para el traslado de importantes volúmenes y cantidades de vehículos, material, sistemas de armas y suministros en contenedores entre la península

El Ejército de Tierra utiliza con frecuencia los transportes por vía marítima para trasladar vehículos y suministros

y las islas Baleares, Canarias, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. También emplea esta vía para abastecer las operaciones que sus unidades expedicionarias desarrollan en el exterior de nuestras fronteras, en Líbano, Turquía y Malí, entre otras.

Con la Armada ocurre algo semejante, en este caso en la vertiente aérea. Dispone de una Escuadrilla integrada por cuatro pequeños reactores *Cessna* basados en Rota, cuya misión principal es el transporte urgente de material y personal crítico a los barcos desplegados en operaciones o travesías, y cuya antigüedad requiere su relevo en próximos ejercicios. Además, la Armada cuenta con el buque de transporte *A-01 Contramaestre Casado* para el movimiento de material entre sus bases.

PROGRAMA EN MARCHA

Para el Ejército de Tierra, contar de forma ágil y en todo tiempo con buques con capacidad para el transporte de cargas, en especial de vehículos de ruedas y cadenas, es una de sus prioridades para poder apoyar las operaciones que le asigna el Estado Mayor de la Defensa (EMAD). El programa del Buque Logístico de Transporte (BTL) se puso en marcha de modo oficial a finales enero de 2020, una vez que la Dirección General de Armamento y Material (DGAM) tuvo en su poder los Requisitos de Estado Mayor (REM) validados por el JEMAD.

El capitán de navío Francisco Antón Brage, destinado en la Subdirección General de Programas de la DGAM —donde se enmarcan todos los programas de

obtención—, asume desde junio pasado la jefatura del programa BTL, a la vez que también lleva sobre sus espaldas el de Buques de Acción Marítima (BAM). Tiene un claro conocimiento de lo que lleva entre manos, lo que le permite subrayar que el BAM y el BTL son «totalmente distintos». Mientras que los BAM son patrulleros con una eslora inferior a los 100 metros, están concebidos bajo criterios militares y dotados de una gran versatilidad en cuanto a las misiones que son capaces de desempeñar, los BTL que se busca

obtener son buques diseñados principalmente bajo estándares civiles, con sistemas a bordo de menor complejidad y dotados solo con armamento para su autodefensa.

En los REM se contempla la necesidad de contar con un buque de transporte logístico, compatible con criterios ecológicos y de sostenibilidad desde el punto de vista ambiental, con una eslora inferior a los 159 metros y un calado máximo de seis metros, que son limitaciones requeridas para que pueda atracar en el muelle ya citado del arsenal de Cartagena, que la Armada tiene asignado a este tipo de buques. Y su manga —su anchura máxima— se sitúa en el entorno de los 18 metros. Los datos anteriores ofrecen la idea que se busca: un buque del tamaño de las fragatas *F-100* en servicio en la Armada, pero con una finalidad muy alejada de las misiones de combate.

Como barco destinado al transporte de cargas preferentemente rodantes, uno de los aspectos más relevantes que concretan los REM es que disponga de capacidad para alojar entre 1.500 y 1.800 metros lineales de vehículos de ruedas y cadenas de muy diferentes dimensiones y características.

De forma prioritaria, los pesados y grandes carros de combate *Leopard 2E*, vehículos de combate de Caballería e Infantería, los futuros VCR 8x8 *Dragón*, los blindados *Centauro*, lanzapuentes, sistemas de misiles *Patriot* sobre plataforma, vehículos grúa de 15 toneladas, autobuses de 55 pasajeros y obuses de 155 milímetros. Se desea una cubierta superior a la intemperie lo más diáfana posible, por ejemplo, para



Un camión del Ejército inicia la entrada por popa en la rampa de carga del buque *Martín Posadillo*.

Jorge Mata



Descarga de material transportado en *El Camino Español* en el puerto de Beirut en octubre de 2006 para la brigada española de las fuerzas de la ONU en Líbano.

EFE

estibar contenedores y los grandes helicópteros *CH-47 Chinook* con las palas plegadas. El movimiento de material militar conllevará instalar a bordo sistemas de comunicaciones vía satélite encriptadas y cartografía electrónica W-ECDIS.

MAYOR CAPACIDAD DE CARGA

El nuevo buque de transporte logístico del Ejército deberá contar al menos con dos cubiertas de carga, una interior y otra exterior, además de disponer de dos rampas, una en popa y otra en un costado, para embarcar y desembarcar

el material rodante. En definitiva, se trata de una capacidad de carga muy superior a los alrededor de 900 metros lineales que ofrecía el *A-05 El Camino Español* y los 500 metros lineales del *A-04 Martín Posadillo*.

La dotación que se contempla se limita a entre 35 y 40 marinos, lo que conlleva una importante automatización de sus equipos a bordo y alojamientos, dormitorios, cocina, comedor y estancias para la citada tripulación y una capacidad de embarque adicional para otras 45 personas.

La labor del jefe del programa en la etapa en la que se encuentra el proyecto se centra en «impulsar y coordinar» el grupo de trabajo multidisciplinar que tiene como cometido la determinación de la alternativa de obtención. La misión de este grupo, formado por personal de la DGAM, de las direcciones generales de Asuntos Económicos y de Infraestructura, del Estado Mayor Conjunto (EMACON) y del Centro de Sistemas y Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (CESTIC),



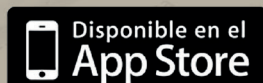
App

Revistas de Defensa

Consulta o **descarga gratis el PDF** de todas las revistas del Ministerio de Defensa.

También podrás consultar el Boletín Oficial de Defensa de acceso libre.

La app **REVISTAS DE DEFENSA** es gratuita.





Jorge Mata

El *Martín Posadillo* se encuentra atracado y fuera de servicio en el arsenal de Cartagena a la espera de su baja definitiva.

consiste en analizar cuáles son las diferentes alternativas de obtención, evaluar la idoneidad de cada una de ellas y proponer la que se considere más adecuada, con objeto de dar cumplimiento a los requisitos operativos demandados de una forma alineada con los objetivos de la Secretaría de Estado de Defensa.

DIFERENTES OPCIONES

El importante hito que el capitán de navío Francisco Antón confía en alcanzar «no más tarde del primer trimestre de 2021» es concluir la redacción del denominado Documento de Viabilidad, donde se volcarán los estudios antes descritos.

Las opciones que en principio se vislumbran son variadas y entre ellas están la adquisición de uno o dos buques mercantes disponibles en el mercado y su reforma para ajustarse a los REM —como ya se hizo con los *A-04* y *A-05*—, fletar barcos que reúnan las condiciones requeridas para cada misión a través del operador logístico del Ministerio de Defensa o bien contratar el diseño y la construcción de los BTL. Dentro del ámbito nacional, son varios los astilleros que han trabajado en la concepción y producción de barcos de transporte logístico o que, sobre la base de diseños ya efectuados, tengan capacidad de llevar a cabo remodelaciones con una limitada inversión.

En fechas recientes y fruto de una necesidad sobrevenida y urgente surgida de la repatriación de las tropas españolas desplegadas Irak, el Ministerio de Defensa activó una licitación por procedimiento abierto para la compra de un barco de transporte mercante, que debería ser reconvertido para cumplir con los REM. La licitación ha sido declarada desierta a finales de septiembre pasado y las previsiones actuales son que se pueda suscribir un contrato a finales del año en curso.

Juan Pons

Los primeros Ro-Ro del Ejército

Las capacidades del tipo de buque que se busca son equivalentes al concepto Ro-Ro (acrónimo del inglés *Roll on-Roll off*), término con el que se denomina a los barcos mercantes que transportan vehículos, que acceden a las bodegas o cubiertas y salen rodando por sí mismos.

El Ejército contaba con dos buques Ro-Ro de segunda mano, que por razones de eficiencia para su explotación y sostenimiento fueron integrados en la Armada en febrero del año 2000.

El *Martín Posadillo* fue construido en Gijón por los astilleros Duro Felguera y botado en 1973 con el nombre de *Rivanervión*. Bautizado en memoria del coronel de Intendencia del Ejército José María Martín-Posadillo Muñiz —asesinado en 1989 en atentado de la banda terrorista ETA—, fue comprado por el Ejército en 1990 y encuadrado en la Agrupación de Apoyo Logístico 23 de Ceuta. Su eslora tiene una longitud de 75 metros, su desplazamiento es de 2.300 toneladas y tiene una capacidad de carga de 850 toneladas.

Por su parte, *El Camino Español* debe su nombre a la ruta entre Milán y Bruselas que utilizaban los Tercios en los siglos XVI y XVII para acceder a los Países Bajos. Fue construido en Río de Janeiro, botado en octubre de 1984, adquirido por el Ejército en 1998 y entró en servicio en febrero de 2000. Su eslora medía 93 metros, contaba con un desplazamiento de 4.560 toneladas y una capacidad de carga de 1.058 toneladas. Ambos barcos ya han pasado a la historia tras cumplir con creces las expectativas que sobre ellos se depositaron.