

(56)

~~Logo~~

Estante C18B3  
~~Ext. 235~~

Carpeta n.º 36 (E)  
Trabajo n.º 16

LOGISTICA

AH-234

Titulo: MOVILIZACION DE LA MARINA CIVIL - RELACIONES PRECISAS - PUNTO  
PRINCIPAL QUE ABARCA AQUELLA MOVILIZACION. DIFICULTADES ORGANICAS Y  
TECNICAS.

Abril 1932.

Vita:

S. Jesus Chao

TENIENTE DE NAVIO:

Juan Garcia de la Mata.

Madrid 3 Abril 1932



Es conocida la influencia que ha tenido la navegación en el desarrollo de la civilización del mundo y en la difusión y perfeccionamiento de los conocimientos humanos. El mar considerado en los tiempos antiguos como barrera límite del infinito que rodean las tierras fué abriéndose gradualmente a la navegación, se conocieron sus secretos y modalidades y hoy constituye la mejor y mas económica línea de comunicación y de unión entre las poblaciones que viven y crecen a sus bordes.

La Marina mercante es en tiempo de paz fuente de riqueza y móvil de industrias, en tiempo de guerra es un auxiliar de la marina de guerra.

Las necesidades modernas de la guerra hacen imposible que un ejército viva sobre su país, sino sobre su industria de retaguardia que son verdaderas reservas. Las necesidades de la población civil también dependen de la libertad de comunicación.

Siendo el tráfico mundial marítimo las 4/5 partes y solo por tierra 1/5 parte, se comprende fácilmente el interés de tener franco las comunicaciones marítimas.

Sabemos que el secreto de la victoria es el dominio del mar, o sea el libre uso de las comunicaciones, pues su paralización es la derrota del que no la posee.

En la guerra terrestre el servicio logístico es el más esencial. Los traslados de municiones y el de fuerzas y viveres no se pueden efectuar sin tener desde la paz previstas las redes de transporte y las comunicaciones desde los centros productores, a los consumidores probables.

Al trazar los ferro-carriles cuidan los E.M. de que sean líneas no atacables en lo posible desde el mar o desde los sitios fronterizos, tiene decretada la movilización de camiones y tiene estudiada la movilización de las industrias.

Lo mismo que en la guerra terrestre están tomados en la paz todas estas medidas para la guerra en la marina hay que hacer lo mismo con re-



lación a la marina mercante. La Marina de guerra segun sea su politica naval, asi tendrá barcos militares que constituirán permanentemente parte del tren de la flota, asi tendrá porta-aviones, carboneros, petróleos y hasta quizá algun hospital, buques apoyos de destructores, de submarinos y barcos talleres.

Pero por muy rica que sea una nación y muy poderosa y fuerte que sea su marina en el caso de una guerra tendrá que echar mano de la flota mercante. Desde el punto de vista del material los auxilios que la Marina militar puede recibir de la mercante y pesquera, es todo lo relacionado a buques mercantes transformables en buques que puedan ejercer una función militar o logistica.

Tales son los trasatlanticos o rapidos correos que pueden ser convertidos en cruceros auxiliares o buques hospitales, los de carga que por sus condiciones, velocidad, capacidad, ~~capacidad~~ disposición de bodegas, etc. puedan ser utilizados como buques transportes de viveres o municiones para la flota, si las misiones estratégicas de estos los hacen necesario.

El E.M. de la Marina deberá llevar pues durante el tiempo de paz y por medio de la ligazón conveniente con lo que sea la dirección central de la Marina mercante, estadísticas de los buques aptos para ser modificados en ese sentido, de los algibes, petroleros y carboneros, de los aptos para convertirse en buques talleres, de los que puedan quedar afectos al servicio de minado y rastreo, etc. y para el servicio de patrulla

Un E.M. debidamente organizado debe tener efectuada en tiempo de paz toda esta labor de estadística, así como las órdenes de movilización, concernientes a lugares donde los buques han de ser modificados, armados y dotados de los elementos necesarios para su nueva función, tener constituidos los cuadros de mando de los servicios de patrulla y rastreo, así como la incorporación a esos buques de personal de la reserva necesario para su dotación de guerra, con arreglo a las especialidades.



Debe el E.M. intervenir en la construcción de nuevos buques mercantes ya que la mayor parte de las compañías están subvencionadas y aunque no lo estén, pues constituyen un servicio público y los proyectos de construcción deben ser examinados por dicho Estado Mayor, por si éste cree debe indicar al Gobierno, la conveniencia de que se hagan modificaciones conducentes a que llegada la guerra, se tengan mayores ventajas militares.

Esta intervención que no es una intervención directa de la Marina Militar sobre la civil, sino un asesoramiento que el E.M. de la Marina militar presta al gobierno que aprueba las construcciones, no se extiende solamente a los buques que puedan prestar un servicio auxiliar, sino en general debe extenderse a todos los buques.

Para aclarar conceptos diremos que en tiempo de paz, los reglamentos inspecciones, organización de policia en los puertos y su jurisdicción, no existe razon alguna para que tenga el menor aspecto militar. El Estado debe tener naturalmente la intervención que tiene en todos los servicios que influyen en la vida del pais, pero no hay motivo alguno para que esta intervención sea ejercida por funcionarios militares.

En el aspecto técnico tampoco debe haber intervención mas que la que hemos hablado anteriormente.

En lo que se refiere a la pesca tampoco hay que decir nada contra lo expuesto. La pesca es una explotación de la riqueza nacional y su jurisdicción debe de ser completamente civil.

La misión de la marina militar en tiempo de paz debe ser unica y exclusivamente la preparación para la guerra dirigida por el E.M.

El E.M. debe preparar con arreglo a los servicios que segun la politica nacional le diote el gobierno, la guerra maritima en todos sus aspectos de los cuales es muy importante, quizá el mas importante, asegurar las comunicaciones del pais.

Este es el primer contacto de ambas marinas, en el momento que se declara la guerra, todo cambia, y todo el tráfico maritimo, todo lo que



flote en el país y todos los servicios pasan a ser militares y toda la intervención es entonces de la marina militar.

El moderno aspecto de las guerras exige que todas las actividades del país converjan hacia el objeto de la guerra y por lo tanto que sean **puestas** al servicio y bajo la dirección del mando que dirige la guerra.

Antes de la aparición del submarino y de la aviación, quien dominaba el mar era el dueño absoluto de las comunicaciones, sus buques mercantes podían libremente cruzar los mares. Esta libertad no tenía más contra que la que pudieran ocasionar algunas acciones de corsarios, que si bien fueron fructíferas en la época de la Marina de vela por el gran radio de acción de los buques y por no existir la T.S.H, modernamente se vió que su acción no podía ser muy duradera: cuando se ejercen sobre ella verdaderas acciones como lo demostró en la pasada guerra, los cruceros alemanes.

El submarino resolvió las dificultades del moderno corsario y a pesar de los medios puestos en contra suya y aunque disminuido su rendimiento, su acción perturbadora ejercida solamente por su presencia ocasiona grandes dificultades sobre todo en el orden logístico.

En el porvenir el submarino no tendrá los éxitos que tuvo en su aparición en la guerra pasada, pero obligará a los buques mercantes a navegar en convoy y ya ésto obliga a la militarización de éste, a que el transporte constituya una verdadera operación militar, es decir, que convierte a la guerra en una guerra logística y por tanto que mejor pueda sostenerse, más probabilidades tendrá de ganar.

La marina de comercio será naturalmente uno de los objetivos principales del enemigo, si posee el dominio del mar porque lo ejercerá en ese sentido, y si no lo posee porque mediatizará con sus submarinos el nuestro.

Como ya hemos dicho todo el comercio marítimo de un país en tiempo de guerra el conjunto de su tráfico deberá efectuarse desde el primer día de la guerra en convoyes convenientemente protegidos y siguiendo derrotas previamente estudiadas.



La labor de la organización, conducción y protección del tráfico es cuestión del E.M., pues debe estar bajo el mando único de la Marina.

La indiscutible unidad de mando exige pues al E.M. ocuparse del tráfico y tener preparado desde el tiempo de paz la movilización.

Esta labor exige el conocimiento del tráfico normal en tiempo de paz, tanto exterior como de cabotaje, que exige el conocimiento de todas las líneas del tráfico, número y característica de los buques que las cubren, intensificación o disminución del tráfico según las estaciones, plazos de reparación y limpieza, sus condiciones de velocidad, facilidad de montar el armamento, estudiar las variaciones que sufre el tráfico, con todos estos datos constituir las diversas líneas de convoy, alargándolas lo menos posible, centralizar los puntos de arranque de cada una; establecer el servicio de patrulla que son de lo más difícil de establecer.

La mejor defensa contra el tráfico es la velocidad de la protección del casco, y estas condiciones ha de tener en cuenta en los proyectos de construcciones, tratando de tener aunque sea con submarinos un tipo standard de mercantes que ande más y este más protegido, pues mejora sus condiciones de defensa y facilitan la formación y marcha de los convoys.

Otras cosas en que el E.M. debe intervenir es en lo que se refiere a pasos y balizas, en tiempo de paz podrá discutirse donde debe residir esta dirección, aunque parece lógico que tenga relación con las dos marinas, pero son los únicos que sabe lo que para navegar necesitan, pero en tiempo de guerra es ineludible el dominio de esas señales y el uso militar que de cambio de posición o característica se han hecho en la pasada guerra lo demuestran, hasta el extremo de que debe ser éste ~~aa~~ estudio de complicar uno de los que la movilización debe comprender.

La cuestión del combustible líquido y la de los barcos tanques dará un nuevo aspecto a la próxima guerra, el número de barcos que queman petróleo aumenta rápidamente como los medios de transporte que requieren abundancia de gasolina. Ha sido siempre un principio militar que todo país debe poseer



todo lo que necesite en tiempo de guerra, pero son tantas las ventajas del combustible líquido que aun países como Inglaterra que necesitan sus 9 millones de toneladas, se haya lanzado a él.

Pocos países poseen el combustible líquido, el transporte de él será un objetivo esencial en toda guerra futura.

Otro punto que también comprende al E.M. es dotar o ~~hacer~~ dotar de elementos de descarga, almacenaje, ferrocarril~~s~~ a los puertos desde los cuales se fuese necesaria la distribución.

En la próxima guerra se dejará notar notablemente sobre bases mercantes <sup>puertos</sup> puertos y muelles, los efectos de la aviación enemiga y en este aspecto el E.M. una vez decidido, cuales han de ser los puertos de concentración y de llegada y salida de convoy, debe protegerlo con aviación naval o decirlo al Gobierno para que en sus proximidades que de instalada una base aérea para ayudar a su defensa, como creo que el mando del litoral debe ser exclusivamente marítimo y el E.M. debe prever su defensa.

Otra parte muy importante y en la que la Marina militar debe de tener intervención es lo referente a personal, el personal mercante, tiene que tener alguna preparación para el caso de guerra.

Deben de tener idea de la aplicación de los paravanes, conocimiento de lo elemental de un cañón o de una mina, el fondeo y rastreo de éstas.

Este género de enseñanza se podía dar durante el servicio militar de los de la carrera náutica; deben conocer la cuestión de señales y cifrar y descifrar partes.

Los que manden barcos deben tener además nociones de táctica.

En la última guerra dice el Almirante de los EE.UU. hablando sobre los convoyes. // No es una sorpresa la viva hostilidad que contra este sistema ha existido entre los capitanes de los barcos de comercio. Ya antes se insubordinaron contra el tiempo perdido en agrupar los barcos, la obligación de marchar a poca velocidad para permitir a los navios menos rápidos a seguirlo, el tiempo que les hacía falta para coger sus mercancías. Había sido



7.  
siempre muy difícil agrupar buques mercantes.

En los tiempos de Nelson estos viejos lobos de mar trataban siempre de escapar del convoy, para correr el riesgo de navegar sin escolta, pero más rápido. Si los capitanes mercantes del último siglo, se revolucionaban ya ante las formaciones relativamente sencillas del convoy de entonces, no nos extrañará que sus compañeros de hoy, no estuviesen dispuestos a admitir, el sistema complicado de la última guerra, desde la primera conferencia, a las cuales ellos participaron para este objeto, ellos se declararon opuestos.

El principal obstáculo viene de los buques de comercio, dice el Almirante Jellicoe; Yo he discutido esta cuestión muchas veces con sus capitanes y ellos declararon su aplicación imposible.

Encuentran que navegar en formaciones cerradas, etc. está bien para los buques de guerra que de antemano se han acostumbrado y ejercitado en estas navegaciones y dicen que ellos son incapaces para esto. Rechazan sobre todo la idea de tener que navegar por grupos de noche o en tiempo brumoso, sin luces de situación y creen que más barcos se perderían por colisión de destructores y submarinos.

Este proyecto había ya sido examinado por entero en una reunión que hubo en el Almirantazgo el 23 de Septiembre de 1917, unas seis semanas antes de la entrada de América en la guerra.

Diez capitanes de la Marina mercante, había estudiado a fondo la cuestión de convoyes de acuerdo con el Almirante Jellicoe y sus colegas. El Almirante Jellicoe expuso la cuestión a estos marinos experimentados, insistiendo sobre la necesidad de mantener de una manera impecable sus puestos en la formación cerrada que hacía falta conservar para que los submarinos no pudiesen hacer daños.

Preguntó si era posible que 8 navios de comercio, sobre poco más o menos de la misma velocidad pudiesen navegar en una línea de fila a 500 metros de intervalo o navegar en dos columnas por el Canal de la Mancha.



3.  
Absolutamente imposible, contestaron casi a coro los diez capitanes. Explicaron que, desgraciadamente, los mejores capitanes de la reserva que habrían asistido a sus cursos correspondientes, estaban movilizados en la marina de guerra y que no podían contar con la capacidad de sus sucesores para navegar en estas formaciones.

Tenemos pocos oficiales de puentes capacitados, y los mandos tendrán que estar constantemente sobre el puente. Además las máquinas para guardar los intervalos y regular la velocidad, los buques de guerra conocen perfectamente, las resoluciones para diferentes velocidades, además la mala calidad del carbón que usan los buques mercantes impiden conservar un régimen regular.

El Almirante Jellicoe les preguntó si podían navegar dos o tres barcos juntos y mantenerse agrupados. Dos puede ser, pero tres serán demasiados. Esta fue la respuesta clara y descorazonante. Los capitanes afirmaron que dos navíos de comercio no podían navegar en línea de frente por la noche sin luces de situación; podían hacerlo en línea de fila a condición que el buque de cabeza llevase una luz de alcance. Y todos afirmaron su confianza y su preferencia por la navegación aislada.

No se podía insistir más. Yo he tenido personalmente la ocasión de discutir sobre este mismo objeto con muchos capitanes de la Marina mercante, que compartían enteramente esta opinión y no creo que los oficiales de la Marina británica hayan encontrado en esta época un solo capitán mercante que fuese partidario de la idea de los convoyes.

Los capitanes de la marina mercante inglesa formaban un núcleo de notables marinos, se esforzaban ante todo, de servir a sus país y la causa de los aliados y su obstinación de censurar esta actitud, resultaba de una convicción sincera de que los convoyes causarían más pérdidas, que los submarinos. Numerosos oficiales de la marina de guerra participaban de la misma opinión. Sostenían que el tiempo perdido en agrupar a los buques, formarlos y organizar la escolta, con la pérdida de velocidad, hacían disminuir de 15 a 20% el rendimiento del tonelaje. Numerosos armadores y direc-



tores de las compañías de navegación opinaban de la misma manera.

A la llegada del Almirante americano dos opiniones se mantenían, una que era opuesta al convoy y otra que ~~iniciaba en~~ <sup>era</sup> ~~que~~ un ensayo, fuese hecho; esta última escuela, veía sobre todo en la adopción del convoy el medio de tomar la ofensiva contra el submarino, y este solo hecho les bastaba para contrarrestar todas las objeciones.

El gran defecto de la patrulla, tal como estaba organizada era que solamente era un método de defensivo. Cada destructor cruzaba en un cierto radio, dispuesto a venir en ayuda de los buques a escoltar a los que atravesaban la zona que les estaba confiada y a atacar al submarino cuando la ocasión se presentaba. Ya sabemos como el submarino escapaba. Se mantenía sumergido hasta que el destructor desaparecía y operaba en su ausencia, es decir, casi continuamente, puesto que la zona a proteger era tan considerable y el número de destructores tan pequeño que era imposible hacerlo eficazmente.

La ventaja de los convoys como lo hacían notar sus defensores, eran precisamente, el hacer inevitable el combate. En otros términos su adopción significaba el tomar la ofensiva. Hacía falta rodear cada convoy de una línea de destructores como se hace para los buques de guerra. Todo submarino que trate de torpedear a un buque tenía que emerger en la línea de destructores. Apenas es lanzado el torpedo y la estela vista, los navios de escolta comienzan a sembrar el mar de bombas de profundidad. Por cada buque intentaran cochar a pique los alemanes deberían combatir y no tendrían como otras veces el privilegio de torpedear a su antojo sin el peligro de los destructores.

La Travesía de la Mancha entre Calais y <sup>Fouu</sup> Boulogne y Folkestone región completamente al abrigo de los submarinos había ya demostrado el interés que existía para los buques, el navegar bajo la protección de los destructores. Organizando convoyes compactos así protegidos, esto es, crear de hecho una zona de la misma clase, pero una zona móvil, un cuadrado en