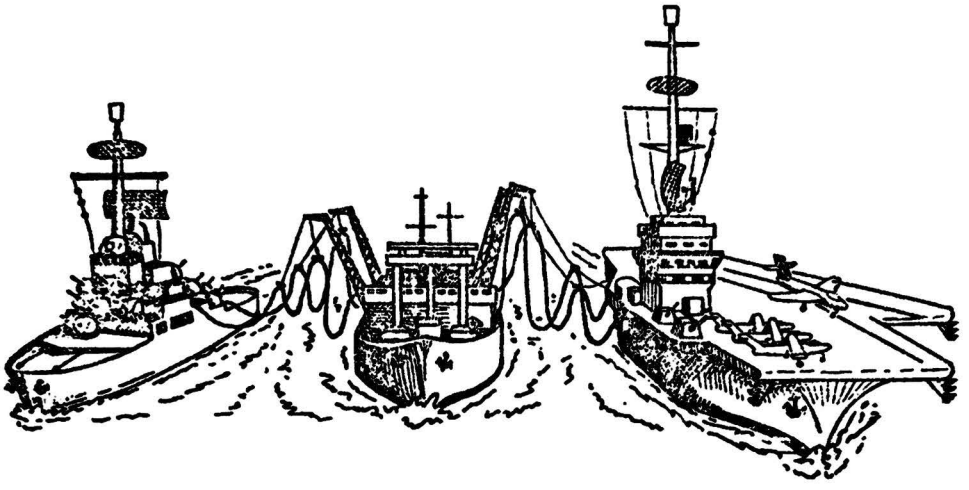

La Flota Logística

Por
M. BARTRAND

Los Soberanos de la Edad Media, en épocas de hostilidad, se limitaban frecuentemente a armar en guerra buques mercantes arrendados con sus dotaciones habituales y a bordo de los cuales se embarcaban tropas destinadas al abordaje, táctica normal del combate naval o para el desembarco en apoyo de alguna expedición terrestre. Las campañas generalmente eran cortas y se desarrollaban en mares estrechos; por lo tanto, las necesidades logísticas de las flotas eran restringidas y limitadas en el tiempo; tampoco era indispensable disponer de arsenales ni órganos móviles de apoyo.

Sin embargo, la historia registra notables excepciones en que aparecen elementos de una logística naval organizada. Operaciones anfibias lejanas como las Cruzadas, plantearon problemas de transporte y de reabastecimiento de toda una Armada. Las naves o galeras de San Luis, capaces de transportar y desembarcar caballos y caballeros, fueron verdaderos buques logísticos precursores lejanos de nuestros modernos buques de desembarco. Cuando la guerra naval hizo estragos en forma endémica, se evidenció la necesidad de una flota permanente. Fue así como en la época en que nació la rivalidad franco-inglesa de la que debía surgir la guerra de los 100 años, Felipe el Hermoso tuvo que crear el recinto de las galeras, modesto origen de los arsenales marítimos.

En el siglo XVII, cuando la artillería se convirtió en su arma principal, los buques de guerra se diferencian definitivamente de los buques mercantes, siendo necesario contar con arsenales capaces de construirlos y repararlos. Pero estos buques ya mejor elaborados podían mantenerse en la mar casi en cualquier condición de tiempo y por largos períodos. En efecto, el aumento del tonelaje y la

reducción de los efectivos de tropas embarcadas dejaron un lugar considerable para los aprovisionamientos de todo tipo, mientras los veleros, calafateros y carpinteros de a bordo todavía eran capaces de reparar la mayoría de las averías en la mar o las del combate.

En el siglo XVIII las empresas coloniales extienden las guerras sobre todos los mares e imponen la creación de bases navales en ultramar y la necesidad de recurrir al apoyo móvil que se traduce en la utilización de buques de carga pesados y de poco armamento que acompañan las escuadras en sus largos cruceros.

Finalmente, a partir del siglo XIX la ciencia viene a revolucionar los antecedentes del problema logístico. Los buques a vela eran de gran radio de acción y autónomos; en cambio los buques de hierro a hélice son de menor autonomía y tienen una mayor dependencia de tierra. El progreso técnico y la evolución de las costumbres se unen para aumentar y diversificar las necesidades que la logística naval debe satisfacer.

Las bases se convierten, principalmente, en la concentración de medios industriales para la construcción y mantenimiento de los buques y la acumulación de recursos para reabastecerlos. La posesión de una red de bases en ultramar se hace cada vez más necesaria. En tiempo de guerra, y especialmente durante las dos guerras mundiales, para seguir la evolución de la estrategia y para coordinar el apoyo logístico lo más cerca posible de los teatros de operaciones, se hace necesario crear bases avanzadas provisionales, en cuyas funciones los elementos móviles del tren de escuadra no tienen una mayor gravitación.

Este tren de escuadra, en Francia por lo menos, no es muy numeroso, es heterogéneo y mal equipado. A falta de una justificación, puede explicarse esta indigencia por el hecho de que el apoyo móvil sólo era utilizable en puertos o por lo menos en radas foráneas, y su necesidad no era tan evidente como en la actualidad. El reabastecimiento en la mar, aunque experimentado en varias oportunidades desde comienzos del siglo XX, no debía llegar a ser operacional y utilizado normalmente sino hasta el curso de la Segunda Guerra Mundial, cuando las nuevas técnicas fueron llevadas al perfeccionamiento por la Armada de Estados Unidos.

En efecto, el año 1943, una fecha bien precisa aunque un poco arbitraria, es la que marca el comienzo de un período nuevo para la logística naval basada en el concepto de que "la ofensiva no debe detenerse" y que los estadounidenses desencadenaron contra las fuerzas japonesas, a las que no querían dejar resarcirse entre dos batallas. El ritmo de las operaciones llegó a ser demasiado rápido para que las bases avanzadas (los estadounidenses construyeron, sin embargo, unas 400 con el método y la eficacia que acostumbran) no fuesen dejadas fuera de uso en breves lapsos y a veces incluso antes de haber sido utilizadas. La Armada de Estados Unidos desarrolló en forma gigantesca su apoyo logístico móvil, que ya había sido reforzado notablemente desde su entrada en la guerra. Los elementos del tren de escuadra, articulados en bases móviles que podían desplazarse a la medida de la progresión de las fuerzas y en grupos de reabastecimiento en la mar, permitieron a flotas completas efectuar jornadas de una duración probablemente jamás alcanzada, incluso en tiempos de la marina a vela.

Fue así como se hizo posible que las fuerzas navales volvieran a disfrutar de una gran autonomía en la mar, tal como los estadounidenses lo han demostrado y lo demuestran aún. Pero, ¿no se ha vuelto igualmente necesario, no solamente para obtener una mayor eficacia militar, sino porque la evolución de los armamentos y de la política internacional así lo imponían?

La respuesta creo que es afirmativa, y esto es lo que querría establecer ahora en lo que respecta a nuestra marina, estudiando las posibles diferentes formas de apoyo logístico, teniendo en cuenta además un cierto número de circunstancias internacionales, geográficas, técnicas, económicas y financieras, para tratar de determinar la prioridad necesaria y razonable que debería dársele a la movilidad. Una comparación con la situación actual de nuestra flota logística nos permitirá enseguida hacer un balance para el presente y bosquejar algunas perspectivas futuras.

I.—APOYO LOGISTICO FIJO Y APOYO LOGISTICO MOVIL

El Almirante de Bazelaire, en su estudio sobre "La Marina y las Bases", destaca la distinción hecha por el Almirante Castex en los factores externos de la estrategia entre las bases propiamente dichas y las posiciones. Aunque las unas y las otras tienen por razón de ser poner en condición a la fuerza (en construcción, mantenimiento, reparación, reabastecimiento, descanso, etc...) este papel corresponde más particularmente a las bases propiamente dichas, es decir, para nosotros esencialmente, a nuestros arsenales metropolitanos.

Por el contrario, las posiciones evocan una noción de operaciones; son lugares, como dice el Almirante Castex, cuya posesión tiene relación sobre todo con la acción contra el enemigo. En cierta forma ellas deben garantizar, en la proximidad de los teatros de operaciones, el relevo de las bases propiamente dichas que pueden estar muy alejadas. Estas posiciones pueden ser permanentes, como nuestras bases de ultramar, o provisionales durante un conflicto o una operación. Fue así como, en la Primera Guerra Mundial, Tolón, muy alejado de los teatros de operaciones del Adriático y de los Dardanelos, fue relevado por las posiciones de Corfú, Moudros y Salónica.

Las Bases Metropolitanas

Las bases propiamente dichas, o sea nuestros arsenales, deben ser concebidos en función de la grave amenaza que pesa sobre ellos en caso de un gran conflicto, precisamente a causa de su potencial logístico, que se trata de conservar en la medida de lo que es posible. Para obtener este resultado se ha recurrido a dos procedimientos:

—Protección, que a causa de la amenaza nuclear consiste en enterrar los materiales más preciosos bajo algunas decenas de metros de roca, donde ello sea posible;

—Dispersión fuera de las bases de medios de determinadas categorías que se prestan para ello: reservas de materiales o de víveres, por ejemplo.

Estos procedimientos son muy caros y no pueden aplicarse, ni mucho menos, a la totalidad del potencial logístico de una base.

Indudablemente es innecesario destacar el interés que la movilidad presenta desde estos dos puntos de vista. Consideración que lógicamente debería conducir a embarcar todo aquello que por naturaleza no esté pegado al suelo.

Cuando se habla de movilidad, generalmente se piensa en primer lugar en los buques del tren de escuadra, cuya existencia, como veremos luego, parece cada vez más necesaria. Pero quiero hablar ahora de los elementos permanentes de las bases que podrían convertirse en móviles, o en otras palabras, desplazables, lo que permitiría su dispersión inmediata en caso de tensión. Pasado el peligro, estos medios logísticos podrían reintegrarse a la base, si ésta está aún utilizable; o bien ser reagrupados en cualquier rada para constituir los elementos de una base de reemplazo o incluso de una base avanzada, según la evolución de los teatros de operaciones.

Al considerar el necesario reemplazo de los camiones especializados organizados en bases móviles y destinados a equipar los aeródromos de despliegue desde donde deben operar nuestras formaciones de aviación de vigilancia marítima en tiempo de guerra, el Almirante de Bazelaire, en su estudio ya citado escribe: "Las bases móviles actuales comienzan a envejecer; su reemplazo debe ser estudiado con una nueva visión, tratando de darles movilidad a los medios permanentes de las bases en lugar de crear bases móviles que se utilizan muy raramente en tiempo de paz".

¿Sería disparatado acaso contemplar la aplicación de este principio a las bases navales?

Los diques flotantes, corrientemente utilizados en ciertos puertos comerciales, tal vez con exclusión de toda cuenca de carena y de los cuales nuestra Marina posee algunos ejemplares, constituyen una primera aplicación de lo enunciado. ¿No podrían igualmente ponerse en un casco ciertos talleres o ciertos depósitos? Estos cascos normalmente estarían fondeados en las bases, sin que su desplazamiento estuviera contemplado, en tiem-

po de paz, sino con motivo de ejercicios de alerta o para reforzar los medios de una base provisional constituida por una gran empresa como el Centro de Experimentaciones del Pacífico. En consecuencia, sus características podrían ser menos rigurosas que las de los buques que surcan habitualmente los mares, disminuyendo así los gastos de construcción y de mantenimiento.

¿Por qué no se contemplaría asociar a estos cascos logísticos, buques salvavidas según la expresión actualmente consagrada, que armados en períodos de tensión, permitirían garantizar al mismo tiempo la evacuación de los equipos y del personal que los utiliza? ¿No es esa la solución con que se cuenta para alojar algunos cientos de científicos que trabajan en el Pacífico? La idea no es nueva, pues finalmente, con motivo de esa catástrofe que se abatió sobre el mundo y cuyo origen algunos consideran que se debió a una conflagración nuclear, me refiero al Diluvio, fue un buque el que permitió la supervivencia no solamente de la humanidad, sino de todas las especies animales...

Pero, volviendo a nuestra época, no estaría de más que, junto con pensar en el reemplazo o desarrollo del equipo de nuestros arsenales, se estudiara la solución de la movilidad que, junto con la dispersión y con la protección, podría contribuir a su salvaguardia. De todos modos, como lo destaca humorísticamente el Almirante de Bazelaire, "la ausencia de créditos nos permite actualmente el lujo de profundizar los estudios".

Las Posiciones de Ultramar

Siguiendo el reflujo de la descolonización, Francia, como Inglaterra y otras potencias europeas, ha tenido que abandonar forzosamente la mayor parte de su red de bases o de puntos de apoyo de ultramar. Aparentemente, el curso de la historia no tiene mayores indicios de cambiar...

Además de las bases implantadas en los territorios de soberanía francesa, mantenemos aún algunas bases, en uso de acuerdos aprobados con los Estados jóvenes luego que lograron su independencia. Pero, ¿cuánto tiempo podrán aceptar estos Estados, aunque sus gobernantes sigan siéndonos favorables, lo que la puja política interna e internacional no deja de calificar como un atentado contra la respectiva soberanía?

La tendencia hacia la austeridad presupuestaria, que no tiene visos de suavizarse, no permite la inmovilización de medios importantes pero necesarios, para que estas bases estén en condiciones de aportar un apoyo eficaz, cuya utilización no sería sino eventual. Finalmente, las bases de ultramar no escapan a los defectos de toda base fija en un contexto de guerra. Susceptibles a los bombardeos aéreos clásicos, incluso nucleares en la medida misma en que su potencial logístico sea más importante y su posición estratégica más valiosa, se nos presentan como lugares peligrosos y fuentes de apoyo precarias. Inmóviles, obligan a las fuerzas a efectuar frecuentes e inútiles retornos para mantener su capacidad ofensiva.

El clima político internacional, las condiciones económicas, las restricciones presupuestarias y la estrategia moderna parecen indicar claramente que sería atinado que la Armada francesa pudiera a mayor o menor plazo librarse casi completamente de lo que todavía sigue siendo su red de bases de ultramar.

La Flota Logística

A la flota logística le corresponde asumir el relevo: grupos de reabastecimientos en la mar y bases móviles son las formas modernas de estas posiciones cuya posesión, ahora como en el tiempo del Almirante Castex, conviene sobre todo para la acción contra el enemigo. Para convencerse de ello no habría mas que revisar un cuadro de las condiciones concretas en las cuales se desarrollarían, desde el punto de vista logístico, las acciones que nuestras fuerzas navales tendrían que efectuar contra sus eventuales enemigos, en el cumplimiento de las misiones de disuasión, intervención y defensa.

En primer lugar, en el caso de las misiones de disuasión, los submarinos nucleares lanzacohetes nos reservan en cierta forma una agradable sorpresa... logística. Concebidos para largas nave-

gaciones sin escala, libres de la servidumbre del reabastecimiento de combustible, capaces de efectuar rotaciones a gran velocidad entre sus bases y las zonas de patrulla, nuestros submarinos nucleares lanzaproyectiles no tendrán la imperativa necesidad que experimentan los otros tipos de buques, de contar con un apoyo logístico más cercano a sus teatros de operaciones. Sería imprudente, no obstante, llegar a la conclusión que un buque-base especializado sea inútil. En todo caso su construcción, incluso su concepción, serían prematuros antes que el programa de submarinos atómicos esté terminado, o por lo menos, bastante avanzado. El Gobierno no parece prever por el momento otro apoyo logístico para la fuerza de disuasión submarina, que el de una base fija, de todas maneras necesaria, cuya construcción se realiza actualmente en la rada de Brest.

El caso de las fuerzas navales de defensa y de intervención es totalmente distinto.

En la hipótesis de una "verdadera" guerra, la supervivencia de nuestras fuerzas exigirá su equipamiento desde el período de tensión. Las bases, especialmente contempladas durante la fase de ataques atómicos iniciales, serán dañadas en sus medios logísticos, en la medida en que la protección, dispersión y movilidad hayan garantizado su salvaguardia. No serían utilizables sino después de una demora, que los norteamericanos han estimado por lo menos del orden de un mes, especialmente a causa de los peligros de la radiactividad. Durante este período, las fuerzas navales en operaciones intensas, no podrán contar con otro apoyo logístico que el móvil que les acompañará. Pasado este período puede esperarse que las bases estén de nuevo, al menos parcialmente, utilizables, o que puedan organizarse bases de reemplazo para la constitución de las cuales los elementos desplazables de los arsenales son inapreciables.

Sin embargo, el apoyo logístico móvil, el único posible durante las primeras semanas, corre grandes riesgos de seguir siendo el único al cual los buques de combate pueden recurrir directamente en forma habitual. La intensidad de la lucha impondrá indudablemente la permanencia operativa de las fuerzas navales sobre los teatros de operaciones, algunos de los cuales estarán alejados de las bases metropolitanas, aunque sólo sea con motivo de la protección del tráfico marítimo. Los buques de guerra no debieran permanecer en las bases sino en la forma más furtiva posible por su seguridad y solamente el tiempo que exijan las reparaciones que no permiten las posibilidades de los buques de apoyo logístico.

La intervención supone la posibilidad de que una fuerza aeronaval o anfibia se desplace rápidamente a un teatro exterior más o menos alejado, permanezca allí y en caso necesario, realice en él operaciones de cierta duración sin poder contar con el apoyo directo de las bases de la Patria ni de una posición de ultramar, que tiene muchas probabilidades de no existir o de estar demasiado alejada, y en todo caso, sólo ofrecer medios modestos. Por lo tanto, la Marina deberá, además del transporte marítimo de las fuerzas terrestres, asegurar no solamente el apoyo logístico de sus propias fuerzas, sino que además, el de las unidades desembarcadas. Mal podría imaginarse que este apoyo pueda ser otro que el móvil.

Esta situación logística es análoga a la de los elementos aeronavales que participan en experiencias nucleares, balísticas o espaciales sobre campos de tiro muy distantes de la Patria.

II.—PARA UNA FLOTA LOGISTICA "REALISTA"

El Tren de Escuadra y la Flota Militar de Complemento

Estados Unidos, que lleva a cabo una política naval universal, está desprovisto precisamente de una cantidad suficiente de territorios de ultramar dependientes que le permitan la organización de bases fijas. Gracias a su apoyo móvil, la famosa arma secreta del Almirante Nimitz, Estados Unidos pudo atacar a Japón en su terreno. Gracias a su tren de escuadra, la Sexta Flota pudo llegar al Mediterráneo después de un prolongado tiempo. Los logistas estadounidenses, desde la Guerra de Corea y todavía por muchos años más, deben tratar de satisfacer las

necesidades de poderosas flotas que aumenten su capacidad de permanencia lejos de toda base continental, en operaciones reales o virtuales. Por otra parte, la flota logística estadounidense es impresionante, tanto por su tonelaje como por la riqueza y la variedad y perfeccionamiento de sus medios.

Pero las responsabilidades asumidas por Estados Unidos no tienen comparación con las misiones de nuestra Marina. El enunciado del problema logístico a resolver es por lo tanto radicalmente diferente. Se trata de prever el apoyo de nuestras fuerzas navales en vista de las misiones que la mayoría de las veces no son más que eventuales. Parece vano esperar obtener créditos suficientes para construir la totalidad del tonelaje logístico necesario, cuyo pleno empleo y por ende su rendimiento no podríamos justificar en el servicio corriente. Nos vemos pues obligados a tomar el término medio clásico según el cual en tiempo normal nuestra Marina se contenta con un tren de escuadra modesto, pero que en tiempo de crisis procura el tonelaje complementario para fletes, mediante la requisición o compra de buques mercantes de la Flota Militar de Complemento.

Además, es necesario que existan en la marina mercante buques cuyas características sean compatibles con una utilización militar. Estas características varían según la utilización contemplada. Para lograrlo, un buque destinado a desempeñar el papel de reabastecedor de escuadra, por ejemplo, debería tener una velocidad en relación con los desplazamientos de los buques de guerra en operaciones, estar equipado para el reabastecimiento en la mar, poseer un circuito de desmagnetización, ser capaz de recibir uno o varios helicópteros, y finalmente, estar provisto de alojamientos necesarios para los efectivos suplementarios de tiempo de guerra...

Todo esto debe llevarse a cabo o por lo menos contemplarse, desde la construcción de los buques. Las demoras en realizar las transformaciones que actualmente pueden admitirse con motivo de una operación proyectada con mucha anticipación, como la del Pacífico, no podrían aceptarse en casos de crisis. Sería necesario seguir una política de equipamiento de la flota militar de complemento de acuerdo con la cual el presupuesto de Marina tomaría a su cargo aquellas instalaciones con fines puramente militares, así como los gastos complementarios de explotación ocasionados especialmente por las características de velocidad, no rentables en utilización comercial. Una fórmula de este tipo estuvo consultada en Francia antes de la guerra. Fórmulas análogas han sido utilizadas repetidas veces por Estados Unidos. Es así como el vapor "Estados Unidos", que desde hace mucho tiempo conserva la "cinta azul" ganada en su primera travesía, fue concebido para ser utilizado en tiempo de guerra como transporte de tropas ultra-rápido. Su financiamiento estuvo en más de un cincuenta por ciento a cargo del Estado. Los buques de carga estratégicos tipo Mariner puestos en astillero con motivo de la guerra de Corea, son otro ejemplo.

Admitiendo incluso que se haya tenido la clarividencia y la voluntad de dotarlos con anticipación del equipo suplementario necesario con miras a su utilización militar, el acondicionamiento operativo de los buques mercantes, aunque hubiera sido minuciosamente preparado, no podría hacerse en un día, sino en un plazo de varias semanas. Tendrán que llegar al puerto de armamento (debe admitirse que una buena parte de ellos se encontrará fuera de las aguas nacionales), desembarcar su carga, embarcar el material correspondiente a su función logística, recibir su dotación complementaria y, finalmente, efectuar un entrenamiento básico para las maniobras de reabastecimiento en la mar. Esto también se aplica a los petroleros más fácilmente utilizables para fines militares. La naturaleza de los productos transportados dejaría pensar a priori que las operaciones podrían realizarse rápidamente... Y sin embargo, la carga de petróleo bruto, o de productos refinados comerciales cuyas especificaciones probablemente son incompatibles con el material naval, deberá ser descargada donde haya capacidad de almacenaje disponible en una refinería o en un puerto comercial; antes de llegar al puerto militar será preciso lastrar; finalmente antes de embarcar los productos destinados a las fuerzas navales, se necesitará tal vez una ventilación de pañoles...

Una política naval realista, debería propender a darle a nuestra Marina un tren de escuadra permanente, compuesto por la cantidad mínima de buques necesarios para el apoyo de nuestra flota, no solamente en servicio corriente, sino también en las primeras semanas de un conflicto. Asimismo, un determinado número de buques logísticos, cuya especialización no puede tener un equivalente utilizable en la Marina Mercante, deberían ser construidos en cantidad suficiente para cubrir las necesidades de nuestra flota en todas circunstancias.

Las Necesidades Logísticas que hay que Satisfacer. Composición de un Tren de Escuadra

En lo que se refiere a tratar de precisar la composición de este tren de escuadra realista, el método no puede ser otro que efectuar el inventario de las necesidades que hay que satisfacer.

Nuestra flota logística debe estar constituida en primer lugar por buques reabastecedores de combustibles; característica número uno de la logística naval, las necesidades de este orden alcanzan el 90% del conjunto de necesidades de las fuerzas aeronavales, en tanto que las mismas necesidades no pasan aproximadamente del 25 y 60% en las fuerzas terrestres y aéreas respectivamente. La satisfacción de tales necesidades no puede esperar. En operaciones intensas, es decir sostenidas a velocidades elevadas y con una gran actividad aérea, un portaaviones deberá reabastecerse cada 4 ó 5 días y un escolta cada 2 ó 3 días. El nivel de los depósitos de combustible es una de las mayores preocupaciones de todo Comandante y el petrolero de escuadra es, por excelencia, como dicen los ingleses, "ese bar ante el cual uno no pasa jamás sin beber un trago"...

Luego del combustible, está el mantenimiento del material. Las reparaciones y el mantenimiento constante, son la razón de ser del progreso técnico. El simple mantenimiento cotidiano de los equipos, sin hablar de las reparaciones propiamente dichas después de accidentes o averías de combate, exige reservas de recambio y de medios en talleres que guardan una relación cada vez menor con el espacio disponible a bordo de los buques de guerra. Para mantener el valor operativo de nuestras fuerzas en la mar, es necesario acompañarla con buques, almacenes y talleres.

La autonomía de los buques de alta mar puede alcanzar seis meses para las materias consumibles, el vestuario y los artículos diversos necesarios para la vida cotidiana de las dotaciones, y éste no es nunca inferior a un mes para los víveres. Además, el progreso de conservación y el mejoramiento de las capacidades de almacenamiento a bordo de los buques del futuro, nos hacen esperar para estos últimos una autonomía mayor.

Nuestros actuales petroleros reabastecedores de Escuadra tienen posibilidades interesantes a este respecto, que convendría aumentar en los futuros buques de esta clase a fin de dejarlos en condiciones de asegurar el reabastecimiento corriente de las fuerzas en la mar en víveres y materiales diversos. Esto permitiría una economía en reabastecedores especializados, sobre todo porque en este caso es más fácil recurrir a la flota mercante. Existen buques de carga especialmente concebidos para el transporte de artículos perecibles; equipados para el reabastecimiento en la mar, que serían excelentes reabastecedores de víveres. Durante su travesía de dos meses desde la Patria hasta Papeete, los buques del grupo Alpha, un portaaviones y tres escoltas de escuadra, contaban con el apoyo de nuestros dos petroleros reabastecedores de escuadra, el "Seine" y el "Saone". Los recursos de estos reabastecedores fueron suficientes para permitir al grupo Alpha llegar a Tahiti prácticamente con la totalidad de víveres que llevaban a bordo, sin otros reabastecimientos en las escalas, salvo insignificantes cantidades de víveres frescos. En contraste, fue necesario efectuar dos reabastecimientos complementarios de combustible en Dakar y Diego Suárez, aunque el viaje se hizo a andar económico y en régimen de reducida actividad operativa.

La previsión es mucho más difícil cuando se trata de municiones o de reparaciones, pues estas necesidades están íntimamente ligadas a la naturaleza y los imprevistos de las operaciones y sólo son

eventuales. Por lo tanto, parece mucho más razonable pretender dotar a nuestra Marina con buques logísticos apropiados, toda vez que parece más difícil encontrarles sucedáneos aceptables en la flota mercante.

Las municiones clásicas, de infantería o artillería AA, son transportables en buques de carga, pero sería necesario que tal buque pudiera efectuar transferencias en la mar. De lo contrario, el reabastecimiento de las bodegas sólo podría hacerse en fondeadero con las pérdidas de tiempo y los riesgos que ello implica. En cambio, a las armas evolucionadas, delicadas e incómodas como los torpedos y misiles, no les sirve esta solución fortuita. Se necesitan buques capaces de garantizarles control y mantenimiento. En tiempo de paz, cuando sólo se piensa en operaciones militares de intervención, que pueden mantenerse dentro de los límites de una simple demostración o de una operación de policía, nuestras fuerzas seguramente no harán un gran consumo de armas de esta especie. Pero la potencia y calidad del armamento de nuestros eventuales adversarios no pueden sino evolucionar en un sentido poco favorable para nosotros... y finalmente ¿qué puede decirse del consumo en el caso de un conflicto generalizado? Los reabastecedores de municiones deben figurar por lo tanto en un lugar destacado dentro de un tren de escuadra, en cantidad suficiente para permitir las rotaciones necesarias entre los teatros de operaciones y las bases, manteniendo permanentemente en plaza un adecuado potencial de reabastecimiento.

La importancia vital de los organismos de reparación y de mantenimiento es otro rasgo característico de la logística naval. En efecto, las reparaciones de averías de navegación o de combate, así como las carenas cuya periodicidad sigue siendo necesaria en tiempo de guerra, exigen medios industriales considerables. Los medios fijos de arsenales, o los medios móviles consistentes en grandes buques talleres polivalentes o especializados y los diques flotantes. En tiempo de guerra, la existencia misma de nuestros arsenales se ve amenazada. En operación alejada, la obligación de regresar de los buques averiados o de los que deben ser carenados, es una pesada servidumbre para nuestras fuerzas navales, calculadas en forma bastante escasa en relación con las misiones que deben cumplir. Tratándose de la salvaguardia del potencial logístico de nuestros arsenales, hemos mencionado hasta el momento el interés de la movilidad aplicada a las instalaciones permanentes de las bases. Me parece útil insistir de nuevo en la flexibilidad que la movilidad le daría al apoyo logístico de nuestras fuerzas en operaciones, tanto en tiempo de guerra como en tiempo de paz, aunque los medios industriales móviles sean generalmente de un rendimiento muy inferior al de las instalaciones en tierra. Esta solución, por costosa que sea, tendría por lo menos la ventaja de evitar el doble empleo de una infraestructura inmóvil y vulnerable y de un apoyo logístico móvil que, no obstante, militarmente hablando, es necesario.

Para terminar el inventario de las necesidades logísticas de nuestras fuerzas navales, sólo falta examinar el caso particular de ciertas unidades o de ciertas misiones:

—Los submarinos clásicos tienen una autonomía en combustible y en víveres muy apreciable, de uno a tres meses según los tipos, que les permite efectuar cruceros prolongados. Pese a ello, cuando están en patrullas, precisan de una base capaz de proporcionarles un reabastecimiento muy especializado en víveres, municiones y materiales, y de efectuar el mantenimiento de sus equipos que su estrechez interior impide efectuar a bordo. Les asegura, además, el alojamiento y bienestar de sus dotaciones sometidas a penosos regímenes en la mar. Los submarinos probablemente tendrán que participar en intervenciones de ultramar, aunque sólo sea por su discreción, que los hace particularmente aptos para misiones de reconocimiento y vigilancia de un teatro de operaciones. En tiempo de guerra está previsto que operarán lejos de las costas francesas, con las fuerzas aliadas. Ahora bien, contrariamente a los submarinos atómicos, los submarinos clásicos no están liberados del reabastecimiento de com-

bustible, no pueden mantener por largo tiempo velocidades elevadas; los tránsitos entre sus bases en la Patria y las zonas de patrulla son por lo tanto una pesada servidumbre para ellos, de la cual sólo puede liberarlos un buque que les aporte toda la gama de servicios y de medios de una verdadera base.

—La necesidad de dragar las radas o canales de acceso lejos de las bases permanentes en el país, es evidente en tiempo de guerra y no puede ser evadida tratándose de una intervención en ultramar. Ahora bien, los barreminas son unidades de poco tonelaje, el material de barrido es voluminoso, pesado y con un grado de desgaste muy elevado. Por lo tanto hay que contar con buques bases especializados para las fuerzas de barrido, al igual que para las fuerzas submarinas, aun cuando el apoyo logístico que hay que darles es de naturaleza algo diferente.

—Aunque propiamente hablando no forma parte del tren de escuadra en el sentido en que se entiende habitualmente, para ser éste completo, debemos mencionar por lo menos al complemento logístico que constituyen las flotillas de remolcadores, gabarras, lanchas, cisternas y otros buques costeros cuya utilidad no hará más que crecer en tiempo de guerra, para garantizar el servicio no solamente de nuestras bases en la Patria, sino también de los puertos de dispersión, de las bases de socorro o avanzadas, móviles o fijas.

La Flota Logística Francesa

Después de haber bosquejado en cierta forma el estado de las necesidades, sería interesante ahora hacer el inventario real; para ello basta con consultar la última edición de las Flotas de Combate.

Ateniéndose al tren de escuadra propiamente dicho, es decir a los buques cuyo papel es asegurar el apoyo directo de las fuerzas de combate, el inventario puede establecerse como sigue:

—Dos petroleros reabastecedores de escuadra, el "Seine" y el "Saone", terminados a fines de la guerra y transformados en 1963. Cada uno transporta unas 10.000 tns. de masut, 1.500 tns. de combustible de aviación y casi otro tanto de gasolina. A esto hay que agregar importantes capacidades de reabastecimientos en víveres y en materiales diversos;

—Un reabastecedor de combustible de aviación de 3.400 tns., el "Aberwrach", que entró recientemente en servicio, como anexo de los portaaviones "Foch" y "Clemenceau";

—Tres pequeños buques de apoyo logístico nuevos de 2.650 tns., que a partir de características comunes de casco y máquinas, han sido equipados en tres versiones diferentes, a saber: el "Rhin", concebido para asegurar el mantenimiento de los equipos electrónicos de nuestros buques de combate; el "Rhone" y el "Loire" que son respectivamente buques base de submarinos y barreminas;

—Un transporte reabastecedor de municiones, el "Acheron", cuya entrada en servicio está consultada en 1971, de 10.250 tns. a toda carga y de una velocidad de 18 nudos.

Agreguemos a esto los buques construidos o comprados para el Centro de Experimentaciones del Pacífico, o sea:

—Otros dos buques de apoyo logístico, derivados de los tres primeros: uno, el "Garonne", es un buque taller de vocación general; el otro, la "Rance", en versión de seguridad radiológica, está especialmente equipado para los experimentos nucleares;

—Petroleros y buques de carga de tipos y tonelajes diversos, algunos de los cuales serán recuperables, sin duda, al finalizar su experimentación, en nuestro tren de escuadra; especialmente tres petroleros oceánicos, el "Charente" y el "Isere", de 26.000 tns. a toda carga, y el "Verdon" de 6.500 tns.

El ejemplo antes citado del simple tránsito hacia el Pacífico de la Fuerza Alpha revela la debilidad de nuestra flota petrolera, incluso aumentada con bu-

ques adquiridos para el Pacífico, que puede esperarse sean posteriormente transformados para convertirlos en verdaderos reabastecedores.

Sólo existe un ejemplar de nuestros buques de apoyo logístico para cada versión diferente. Cumplir con el servicio corriente de tiempo de paz, con su propio mantenimiento y con la repartición de nuestras fuerzas en dos escuadras serían argumentos suficientes para duplicar por lo menos esta cifra. Lo mismo ocurre con el transporte reabastecedor de municiones.

En el ítem "medios industriales móviles", aparte de algunos diques flotantes de tamaño modesto y algunos pequeños buques talleres anexos derivados de nuestras lanchas anfibias, no encontramos más que un solo buque taller con vocación general, la "Garonne", cuyo tonelaje (2.650 tns.) basta para indicar sus limitaciones.

Sin entrar en un examen detallado de las características de nuestros buques logísticos, desde el punto de vista cualitativo, se imponen dos observaciones:

—En general, las velocidades son muy bajas para permitir la flexibilidad de empleo adecuada en buques cuyo papel es acompañar una fuerza naval en sus operaciones. Unicamente el transporte reabastecedor de municiones "Acheron" superará los 16 nudos.

—Las 2.650 toneladas unitarias de nuestros buques de apoyo logístico limitan considerablemente su capacidad de apoyo, que por lo demás puede usarse a un rendimiento máximo sólo con muy buen tiempo o en puerto.

Lo que es admisible para los buques bases de submarinos o de barreminas, lo es en menor escala para un buque como el "Rhin", que debe estar en condiciones de asegurar el mantenimiento de los equipos de los buques en combate en alta mar y con cualquier condición de tiempo.

III.—PERSPECTIVAS DEL FUTURO

La situación económica de Francia después de la guerra, la reconstitución de nuestras fuerzas navales de combate, las pesadas cargas impuestas por las operaciones de Indochina y de Argelia, y actualmente, la prioridad absoluta acordada a la disuasión atómica, no han permitido a nuestra Marina realizar esta flota equilibrada de la cual su Estado Mayor, mejor que nadie, conoce sobradamente su necesidad. Nuestro actual tren de escuadra es el resultado de planes proyectados unos tras otros, luego de las rotundas reducciones y los sacrificios impuestos a los tonelajes y las velocidades.

La Marina ha sabido concebir bien la flota logística de sus necesidades; ¿podemos reprocharle que no haya realizado más que lo que le permitía su presupuesto? En todo caso nuestra flota logística tiene el mérito de existir, y representa un aporte valioso para nuestras fuerzas de combate.

Sin considerar a la Armada de Estados Unidos, que está muy lejos de nuestras posibilidades y cuya experiencia es difícil de ser imitada en forma directa, el ejemplo de Inglaterra, cuya potencia económica, posición y papel mundial son comparables a los de Francia, nos puede permitir evaluar el esfuerzo que nos queda por hacer. Tenemos que reconocer que la Armada británica jamás ha descuidado su tren de escuadra que, con sus 200.000 toneladas, alcanza hoy día cerca de la mitad de las 450.000 tns. de su flota de combate en servicio. Un imponente programa de construcciones nuevas, en realización, seis grandes reabastecedores polivalentes de 30.000 tns. y dos grandes buques de apoyo logístico de 19.000 tns., todos de una velocidad no inferior a 20 nudos. Cuando este programa sea terminado, el tren de la flota de la Armada Real, sin hablar de unidades más pequeñas o más antiguas, no comprenderá menos de unos 20 grandes buques logísticos nuevos o transformados, petroleros reabastecedores, buques de apoyo logístico, buques-talleres y buques-bases especializados.

En Francia, por el contrario, el plan quinquenal 1965-1970 establecido bajo el signo de la prioridad atómica no ha dejado lugar a los seis buques logísticos cuya construcción la Armada pensaba iniciar. Para entonces, nuestros actuales petroleros reabastecedores de escuadra, unidades ya antiguas, no estarán lejos del término de su vida activa y sabremos

realmente lo que valdrá la pena de ser conservado y adaptado de la flota logística, adquirida para el Pacífico. Entonces será la gran oportunidad de concebir y poner en grada un programa de buques logísticos verdaderamente realista, pero siempre en el nivel de las misiones imperativas de nuestra Marina.

Durante la espera, será necesario observar atentamente la evolución de las condiciones estratégicas, políticas, técnicas y económicas del problema logístico, para ver en qué medida deben ser revisadas las conclusiones que hemos sacado de la situación presente. Sea por ejemplo la propulsión nuclear, por el momento reservada únicamente a la fuerza submarina de disuasión, pero cuya extensión a ciertas categorías de nuestras fuerzas navales convencionales no sería desatinado pronosticar en un futuro lejano. Liberados de la preocupación logística número uno actual, los buques de combate verían, además, aumentar su capacidad de almacenamiento con una parte del tonelaje que hasta el momento está reservado a las bodegas de combustible. La desaparición de la propulsión a vapor clásica, junto con el apoyo logístico móvil, devolverán a los buques de guerra la gran autonomía que su generalización, hace un siglo, les hizo perder en comparación con las flotas de otrora.

(Traducido de "Revue de Defense Nationale", Agosto-Septiembre de 1968).

★ ★ ★

Barco Abandonado por Orden de la Autoridad

Alrededor del año 1928, se produjo en Tocopilla un incendio de salitre ensacado en la bodega de proa de un vapor de carga griego. La Autoridad Marítima ordenó largar al garete la nave y desembarcar toda su tripulación. Al día siguiente el Perito Oficial de Bahía fue informado por comerciantes del puerto que el vapor abandonado en alta mar pertenecía a quien lo ocupara ya que existía una orden de autoridad para largar sus anclas. Correspondía entonces al Perito Oficial abordarlo para rendir cuenta al Lloyd y así reducir el pago de seguro que correspondía a sus propietarios. Siguiendo este buen consejo el Perito tomó una lancha y salió con rumbo a las afueras del puerto. El incendio ya se había extinguido por completo y al cruzar el portalón el Práctico Oficial fue recibido a bordo de la nave griega, por el Capitán, Primer Piloto y otros Oficiales que lo habían recuperado desde el amanecer. Cabe agregar que además de ser sus tripulantes, estos Oficiales eran propietarios parciales del vapor y que por motivo alguno lo habrían dejado abandonado y al garete. Defendían así, y con razón, sus propios intereses. El caso pudo tener un desenlace muy diferente, pues cualquiera pudo hacer lo mismo que el Capitán y sus Oficiales con sólo haberse anticipado a ellos.