

LA MARINA MERCANTE Y LAS OPERACIONES MARITIMAS

F. Fernando de BORDEJE Y MORENCOS
Almirante Director del Instituto
de Historia y Cultura Naval

No es preciso recordar la condición marítima de España, razón de ser de la Armada. Pero no es únicamente la Armada quien sostiene los intereses marítimos de la nación, sino el llamado Poder Marítimo, formado por tres elementos básicos: el explotador de los recursos del mar y constituido por las Marinas mercante y pesquera, así como por las industrias marítimas; el elemento de apoyo formado por las industrias de construcción, reparación y mantenimiento de buques y, en tercer lugar, el elemento que asegura esas actividades y que queda encarnado por la fuerza naval, elementos entre los que debe existir un equilibrio y una proporción armónica.

De los tradicionales intereses marítimos españoles, constituidos por el tráfico, pesca, industria naval y explotación de los fondos marinos, el tráfico ocupa un prioritario y destacado papel, pues las líneas de comunicaciones marítimas son esenciales para nuestro desarrollo económico y supervivencia.

Ya en los años 60 se vislumbraba claramente la interconexión entre los problemas de las Fuerzas Navales y de la Marina Mercante, según se desprende de las conclusiones de una Memoria de la Escuela de Guerra Naval en la que se decía que “admitiendo que el enemigo sea detenido en los límites del país y, por consiguiente, que la nación debe seguir combatiendo para sobrevivir, ésta tendría que recibir por la mar la mayor parte de los abastecimientos necesarios, que se calcula en más de 40 millones de toneladas, es decir, una masa de 2.500 buques que anualmente deben alcanzar los puertos españoles”.

Igualmente se indicaban algunas de las misiones que la Marina Mercante debería asumir en tiempo de paz, tales como: apoyar y sostener con la presencia de los buques la política del país; mantener la indispensable conexión con nuestros intereses e inmigrantes repartidos por el mundo y difundir y garantizar los derechos derivados de los acuerdos internacionales.

De otra parte, entre los dos grandes componentes navales de un país existe una estrecha interdependencia. Esta es la lección que la URSS comprende quizá mejor que cualquier otra nación. Frente a esta estrategia soviética ha brillado la falta de continuidad y de lógica en el planteamiento y solución de los problemas marítimos españoles durante décadas, condicionado a un progresivo debilitamiento de nuestra flota, en unos tiempos en

que la capacidad de producir, abastecer, exportar, la indirecta función de prestigio internacional que la Marina Mercante desempeña y las actividades colaterales que desarrolla han adquirido una importancia capital.

Desgraciadamente, la opinión más extendida es que los problemas de la Marina Mercante no constituyen una cuestión fundamental y, de ahí, que en muchos sectores prevalezca la indiferencia sobre las cuestiones del mar.

Varios son los motivos que pueden inspirar, aunque de manera distinta, una política activa en favor de una buena flota mercante. Ante todo porque es un símbolo de la independencia política y económica del país, pues el depender de flotas extranjeras para su abastecimiento, puede conducir a la asfixia, por lo que, bajo este aspecto, una Marina Mercante eficaz representa para el país una seguridad casi tan grande como la de la Armada, por lo que su existencia y potenciación es absolutamente necesaria.

A este propósito es necesario señalar un concepto fundamental, el de la vocación de la Marina Mercante, pues una flota que no la tuviese y que debiera ser artificialmente subvencionada por el Estado, no representaría una valiosa inversión nacional.

Otro concepto que se debe tener presente es que los servicios marítimos deben estar al servicio del comercio y no al contrario, por lo que debemos preguntarnos si la utilización de los servicios marítimos nacionales constituye un valioso apoyo para el comercio exterior, recíprocamente, si la utilización de servicios extranjeros en gran escala no se puede traducir en serias dificultades para la producción, los puertos y toda la economía española, pues la competencia, reservándose la posibilidad de decidir sobre el precio del transporte y sobre la utilización de los servicios, se coloca en posición de imponer su criterio sobre los mismos, es decir, imponer a los utilizadores nacionales un sobreprecio del que las víctimas no siempre se dan perfecta cuenta, por lo que el interés en contar con una flota mercante eficaz y rentable es más interesante a la industria y el comercio nacional que a la propia flota.

En otro aspecto, puesto que la estrategia comercial no es más que un aspecto de la estrategia total, de ello se deriva que la política portuaria adquiera un significado en la política general del país. En este campo toda política y estrategia naval debe tener en cuenta la defensa de los complejos portuarios en el momento crítico de la conjunción entre el transporte marítimo y el resto de los transportes (terrestre o aéreo). Aparte de las posibilidades de ataques nucleares, los sistemas portuarios pueden verse amenazados por acciones de sabotaje y otras similares. En cuanto a las primeras, la dispersión sigue considerándose fundamental aunque no asegure la continuidad del flujo de alimentación, entendiéndose como sistema portuario el área geográfica costera en la cual poder dispersar la flota mercante al comienzo de las hostilidades.

Esta es una cuestión importante, pero que es difícil de resolver a causa de las fuertes inversiones que son necesarias para la adaptación de radas y

abrigos de emergencia a las exigencias de un tráfico que requiere, para poder asegurar aquella continuidad en el flujo, de complejas instalaciones portuarias, por lo que la dispersión, en un marco estratégico, sólo es eficaz si se dispone de un sistema portuario capaz de continuar trabajando en cualquier circunstancia. Además, la defensa de las áreas portuarias requiere un sistema eficiente antisabotaje y antisorpresa, especialmente en los puertos donde con mayor posibilidad puede manifestarse la acción subversiva.

Estas consideraciones tienden a demostrar cómo la posibilidad de las operaciones marítimas comerciales se ve condicionada a una adecuada protección, directa o indirecta, de las áreas portuarias, lo que indica que la estrategia marítima se debe extender también sobre tierra firme.

Pero desde el punto de vista que nos ocupa, la Marina Mercante, vehículo insustituible de esas corrientes de tráfico, está adquiriendo otro importante valor, como medio necesario para garantizar la movilidad estratégica de las fuerzas navales, en caso de crisis, conflicto o guerra. En esencia, disponiendo en un momento dado de unidades perfectamente capacitadas y adiestradas, pues su mera existencia tiene ya un carácter disuasorio, y por ser su función vital para poder aplicar el poder militar en el momento y lugar oportuno.

Este concepto iniciado y desarrollado por los norteamericanos en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial y luego más perfeccionado adoptado por la Marina soviética y Royal Navy, tuvo su máxima expresión de efectividad en la campaña de las Malvinas, pues gran parte del éxito británico se debió al esfuerzo y, también, al sacrificio de su Marina Mercante.

El problema estratégico-logístico de concentrar en un punto crítico fuerzas superiores, antes que lo efectúe el enemigo, no es tan sencillo en la fase de ejecución, especialmente cuando es necesario llevar a cabo un transporte marítimo.

Precisamente éste podría ser el caso de España si se tiene en cuenta su especial situación geoestratégica, el carácter de insularidad de parte de su territorio y las obligaciones que tendría que asumir en caso de conflicto en sus zonas de influencia y responsabilidad.

Actualmente, el traslado de una División del Ejército de Tierra o el de una Fuerza de Intervención Inmediata fuera de la península implica la elección de los medios marítimos precisos no sólo para el embarque de la fuerza, sino también el de los elementos logísticos que le son imprescindibles para poder combatir. En esto radica la problemática con la que debe enfrentarse la Armada, como responsable de facilitar los medios de transporte y otorgarles protección en la mar, vía que van a utilizar.

La dificultad que en principio aparece no incide tanto en el peso y volumen de los elementos con que cuenta una gran unidad mecanizada o acorazada, sino en su número, alrededor de unos 750 vehículos, alguno de ellos muy peculiares, como los carros-puente, la artillería autopropulsada, etc.,

pues aunque tengan un peso inferior al de un carro de combate, su estiba origina graves problemas en el reducido espacio de un buque.

Dicha cuestión no se puede resolver limitándose a aumentar el número de buques, dado que es necesario disponer de unidades idóneas que dispongan de plumas poderosas, una gran resistencia estructural en sus cubiertas, nuevos sistemas de entrada y salida de vehículos, etc., razones por las que los actuales buques mercantes convencionales no parecen ser los más adecuados.

Por otro lado, acudir a los transportes de guerra o buques anfibios, ya sean APA, AKA, CSD, LST, etc., para dotar de una eficiente movilidad estratégica a las fuerzas de intervención, es una solución poco rentable y costosa. Si esos buques son totalmente necesarios para el transporte de asalto, no se puede decir lo mismo en el caso de un transporte administrativo, si observamos que harían falta tantas unidades que, de obtenerlas, nos llevaría a disfrutar de una marina desequilibrada, poco racional y excesivamente cara en relación con su eficacia, por no recordar los buques escoltas que reclamaría su protección en la mar.

De ahí que la solución resida en encontrar unos medios de transporte marítimo que siendo rentable su explotación en tiempo de paz, por pertenecer a la Marina Mercante, permitan su empleo en época de guerra para el transporte logístico y administrativo, mediante su oportuna organización, coordinación y preparación en época normal.

Es fácil pues advertir la importancia de poseer una Marina Mercante moderna y en condiciones de ser utilizada con celeridad como auxiliar de la Marina de Guerra en periodos de emergencia, crisis o conflicto armado, bien que ese empleo tienda a ser cada vez menos auxiliar, pues las nuevas técnicas que se han introducido en la construcción naval han hecho que disminuyan las diferencias entre los buques de guerra y los comerciales como plataformas navales básicas.

La tendencia hacia la modularización que, a su vez, hace disminuir la diferencia entre los buques que monten cualquier sistema de armas, induce a pensar en una nueva estructuración de los elementos navales, formados por un núcleo de unidades especializadas y siempre dispuestas a entrar en acción, los verdaderos buques de guerra, y un gran número de mercantes en condiciones de integrarse fácil y rápidamente en una fuerza de combate.

La característica de los modernos buques mercantes y el desarrollo de la técnica de contenedores, aplicada al uso militar, así como el de la tecnología VSTOL, permitirán en un próximo futuro el estar en condiciones de disponer de una variedad de unidades de combate auxiliares de una alta calidad, por lo que no se pueden olvidar las posibilidades que encierran las revolucionarias innovaciones aportadas por los veloces buques intermodales en sus tres clases más importantes: portacontenedores, portabarcasas y unidades roll on-roll off.

Pero lo que interesa resaltar son algunos de los cometidos que pueden ya desempeñar los buques mercantes, no sólo en relación con la esfera de la

movilidad estratégica, sino ante su posible utilización como unidades auxiliares de combate, bien sea en el apoyo directo a las operaciones navales o para trasladar refuerzos a las tropas combatientes, siendo quizá el primer empleo el más moderno y revolucionario, aunque dicha función la llevó a cabo la Marina Mercante en el pasado con gran eficacia.

En cualquier caso, las unidades de dicha Marina se encuentran capacitadas para cumplimentar un gran número de misiones, especialmente en el campo de la logística naval, del suministro de combustible, del embarque de vehículos, piezas de repuesto, personal, etc., cometidos que ya se realizaron durante la Segunda Guerra Mundial, pero cuya importancia ha aumentado considerablemente en nuestros días, si atendemos a la actividad de las flotas comerciales soviética, inglesa y norteamericana en apoyo de sus fuerzas operativas que maniobran a grandes distancias de sus bases.

Actualmente la URSS dispone de unos 370 cargueros y 112 petroleros de menos de veinte años, con una velocidad superior a los 15 nudos y equipados para participar en misiones de apoyo a gran distancia. En la práctica se trata de unidades con un *status* militar que ondean la bandera mercante, análogamente a la Real Flota auxiliar británica que tan brillantemente colaboró al éxito en la campaña de las Malvinas, lo que permite a sus unidades una libertad de movimientos y de facilidades jurídicas insospechadas. A título comparativo observemos que la Marina americana cuenta, a su vez, con una reserva naval de 239 mercantes y 62 petroleros para utilizarlos, en caso necesario, en análogos cometidos.

En cuanto a España, está bien claro que nuestras necesidades no son las mismas que las de las grandes potencias o de aquellas otras, como Francia, con responsabilidades e intereses en Ultramar, pero nuestra adscripción al mundo occidental, por la posición geográfica que ocupamos y por la naturaleza de las amenazas potenciales, se hace preciso contemplar la posibilidad de que nuestra Marina Mercante tenga que efectuar transportes de fuerzas, intervenir en ciertas misiones relacionadas con operaciones anfíbias o contribuir al apoyo logístico naval del Grupo de Combate.

Sin embargo, esas posibilidades son bastante escasas en nuestro caso tal como se demostró en la pasada evacuación del Sahara, en la que el peso de la operación recayó sobre nuestras reducidas unidades anfíbias, cuya misión no es precisamente la de efectuar aquel tipo de transporte, equipos de la infraestructura, personal civil y hasta, como hicieron, los ataúdes de los españoles allí enterrados.

Pero es que además parece difícil la posible utilización de portacontenedores en misiones propias de la Armada, tanto por el reducido tamaño y escaso número con el que cuenta nuestra flota mercante como por el excesivo coste de los contenedores que habrían de adquirirse para hacer viable el uso de sus unidades, contenedores similares a los de los programas americanos RMSD y MSNAP, dado que en nuestro caso su número tendría que ser limitado, y también ante la necesidad de obtener vectores aéreos con los que dotar a esos mercantes reconvertidos.

El proyecto norteamericano RSMD tiende a establecer a bordo de los buques mercantes una plataforma de helicópteros, de tal modo, que dichas unidades puedan participar en: misiones de escolta de convoyes, dado que es una guerra de cierta entidad, resultaría prohibitivo llevar a cabo tal protección con verdaderos buques escoltas, de los que el mundo occidental anda escaso; acciones de lucha a/s en las proximidades de los puertos; servir de bases de apoyo de las fuerzas de Infantería de Marina; convertirse en buques hospitales, talleres, frigoríficos, etc., todo ello, gracias a unos contenedores especiales que se instalarían en ciertos buques mercantes y capaces de proporcionar cuatro elementos funcionales básicos: cubierta de vuelo, hangar, alojamiento de dotaciones y depósitos de combustible para aeronaves, aire acondicionado y sistema eléctrico independiente del que monta el propio barco.

Por su parte, el segundo proyecto norteamericano MSNAP propugna el convertir a los buques portacontenedores en portaaeronaves auxiliares o habilitados como centros de comunicaciones, etc. En el primer caso se logra gracias a una cubierta de vuelo portátil que se extiende sobre los contenedores superiores, habiendo demostrado la experiencia que es apta para operar desde ella aviones de despegue vertical y helicópteros.

Para nosotros, el obstáculo que representa su obtención podría superarse si interviniésemos en su producción dentro de un marco europeo OTAN, pues no cabe duda que el coste del programa se abarataría y, en tal supuesto, valdría la pena disponer de esos buques auxiliares en condiciones de integrarse en nuestras fuerzas navales y complementar a las unidades portaaeronaves, unidad de la que siempre será difícil disponer más de una y máximo dos.

Otro tipos de buque mercante de un alto valor militar pero del que difícilmente se puede disponer, es el portabarcazas, unidad ideal para el transporte de fuerzas en una operación de asalto anfibio o para el apoyo logístico de éstas en las cabezas de playa, gracias a su notable convertibilidad de empleo de tiempo de paz al de guerra.

Se trata de unidades cuyo proyecto se deriva de la técnica de diques flotantes aplicado a las unidades anfibas, siendo fácilmente adaptadas como LSP, utilizando sus barcazas como medios de desembarco o como LHA, gracias a los grandes espacios disponibles en cubierta para operaciones de helicópteros.

Se acostumbra llamar a estos buques “las LHA de los pobres”, lo que no es correcto ni apropiado puesto que son unos buques muy caros y, además, poseen algunas características superiores a las de una verdadera LHA. Por otro lado, gracias a su capacidad para producir riqueza en operaciones comerciales, parece factible el poder amortizarlas en un breve periodo de tiempo, algo que les está vedado a las LHA, por lo que se puede estimar que sería extremadamente importante para una nación como la nuestra, esencialmente marítima, disponer de esas unidades tan bivalentes en el plano comercial y militar.

La posesión de algunas de esas unidades, además de ser útiles para nuestro sistema portuario, dado que, en ciertos casos, podrá ayudar a descongestionar algunos puertos como los de Las Palmas o Cádiz, constituiría una formidable potenciación de la movilidad anfibia de la Armada y ayudaría a resolver los problemas de transporte de medios pesados que actualmente está confiado a unas LST pasadas de años.

En lo que concierne a las unidades tipo roll on-roll off, la primera de las cuales apareció en nuestra Marina Mercante en 1969, se caracterizan por disponer de grandes portas a proa, popa y en los costados, lo que las permite cargar y descargar horizontalmente vehículos y toda clase de material, al igual que lo hacen las mencionadas LST, convirtiéndose en buques muy adecuados para embarcar una fuerza móvil dotada de medios mecanizados, tanto en la modalidad de transporte anfibia como logístico.

Afortunadamente contamos con unidades de este tipo, lo que en tiempo de guerra representaría un importante incremento de las posibilidades de la Armada, especialmente, si se utilizan como vectores para el lanzamiento al agua de vehículos anfibios sin verse precisados a permanecer fondeados.

Aprovechando que una parte de estas unidades pertenecen a compañías bajo dependencia directa o indirecta del Estado, sería interesante comprobar si para intervenir en una misión naval se deberían reforzar las rampas que lanzasen los vehículos anfibios LVTP.

De otros tipos de buques, como los cargueros y petroleros, la Marina Mercante española cuenta con un gran número, por lo que sometidos a pequeñas transformaciones, para aprovisionar a otros buques en la mar, podrían llegar a ser de gran utilidad en ciertos tipos de acciones.

Sin embargo, aunque la cantidad de buques roll on-roll off cargueros y petroleros de nuestra flota induce a un cierto optimismo sobre la entidad de medios navales que, en un momento dado, puede disponer la Armada, la dificultad que se ofrece sería la de cómo utilizar esas unidades para que, ante una emergencia o conflicto, se encuentren disponibles y preparadas, pues nos introduciría en el delicado tema de las relaciones que deben existir entre la Marina Mercante y las necesidades de la Defensa Nacional, clima que tuvo su máximo apogeo desde el punto de vista de colaboración, unión y comprensión durante las guerras coloniales del siglo XIX, facetas que pone de relieve el libro que sobre la Compañía Trasatlántica, escrito por el joven historiador alicantino Carlos Llorca y subvencionado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, debe aparecer en este mes de junio.

Un nuevo concepto de transporte que podría llegar a ser revolucionario, se relaciona con el submarino-petrolero o cargo de propulsión nuclear.

Aunque la idea es antigua, la primera experiencia del transporte de mercancías por submarino se dio en la Primera Guerra Mundial, en un intento alemán de burlar el bloqueo aliado, aunque después de efectuar una feliz travesía el submarino "Deutschland", hasta Nueva York, inexplicablemente el alto mando alemán paralizó el proyecto.

Posteriormente, durante la Segunda Guerra Mundial son bien conoci-

dos los aprovisionamientos llevados a cabo por submarinos logísticos para aprovisionar a los operativos que se mantenían ante las costas norteamericanas o los envíos, por idéntico medio, de caucho procedente de Indonesia al Japón, o los apoyos en viveres y municiones por submarinos de 5.500 Tm a las guarniciones japonesas aisladas en los distintos archipiélagos del Pacífico.

La idea volvió a ser actualidad en Inglaterra en 1967 cuando el responsable de los transportes marítimos de la British Petroleum propuso la construcción de ese tipo de unidades.

En su opinión, sus ventajas se relacionaban con una gran reducción de resistencia al avance y del peso del casco. Con respecto a la primera, comprendía dos términos, una menor resistencia ligada a la formación de olas que prácticamente quedaba eliminada y al roce o frotamiento, que es proporcional a la superficie mojada, aunque se demostró que, en este último caso, la superficie húmeda no difería de la de un petrolero de eslora suficientemente grande en relación con el calado.

En cuanto al peso quedó demostrado que su estructura debería resistir una presión exterior de 2 a 3 kg/cm² a 20 ó 30 m. de profundidad, por lo que el casco podía ser mucho más ligero que el de un petrolero convencional.

Ese proyecto volvió a ponerse sobre el tapete unos años después, coincidiendo con el descubrimiento en la costa norte de Alaska de yacimientos petrolíferos que representaban del 10% al 20% de las reservas de América del Norte, pues surgía el interrogante de cómo remitir ese oro negro hacia los EE. UU., al desecharse inicialmente el oleoducto de 5.000 km. de longitud hacia la región de los Grandes Lagos.

El relativo fracaso del petrolero de 115.000 Tm. "Manhattan", que inició el primer envío, animó a la General Dynamic, el más importante constructor de submarinos de propulsión nuclear para la Armada estadounidense, a remitir un proyecto de petrolero submarino a las compañías Standard Oil de Ohio y New Jersey, a la Atlantic Richfield, a la Mobil Oil y a la Phillips Petroleum. La propuesta incluía una flota de seis petroleros submarinos, cuyas características eran: 300 m. de eslora, 42 m. de manga, 25 m. de puntal, 18 nudos y 170.000 Tm. de desplazado, capaz, según los diseñadores, de transportar el petróleo de Alaska a las refinerías de la costa atlántica, navegando por debajo de la capa de hielo del NO. Por otra parte, la rotación o viaje de ida y vuelta supondría 15 días, en lugar de los 35 que requerirían los petroleros de superficie.

El proyecto fracasó, al aparecer nuevos yacimientos al S. de Alaska y NO. de Canadá, que influyeron para la construcción de unos oleoductos más cortos que el inicialmente previsto. Las unidades aerodeslizadoras conocidas como buque "sobre colchón de aire" tardaron mucho tiempo en desarrollarse debido, inicialmente, al desinterés que por tales navíos demostraron las administraciones militares de las principales potencias marítimas. Para ello aducían que no ofrecía ventajas económicas determinantes y que, desde un punto de vista estrictamente aerodinámico, sus cualidades no

eran muy brillantes, además de no poder elevarse su desplazamiento para hacerlo rentable al situarse su tonelaje óptimo en las 400 Tm. Por el contrario, su ventaja se relacionaba en su relación carga útil/peso total, muy superior al de un avión y mercante convencional, y con la ligereza de su casco, al aplicarle métodos de la construcción aeronáutica, aunque en la práctica se observó la dificultad para crear estructuras que soportasen en alta mar un oleaje que superase una fuerte marejada.

Fue en 1968, con avances tecnológicos que mejoraban sus limitaciones, cuando la US Navy encargó buques de asalto de este tipo de 100 Tm. y, más tarde, en 1971, dos navíos de desembarco de 150 Tm. y 60 nudos, así como una serie de unidades de 60 Tm. para el Ejército de Tierra y Marine Corps.

Pero su confirmación como unidad naval de asalto se debió a la Marina iraní, que ya, en 1972, sorprendió a todos los expertos occidentales con la utilización masiva de este tipo de buques en su guerra con Irak, unidades adquiridas en Inglaterra. Ese eficaz empleo anfíbio motivó que, a partir de entonces, las grandes marinas dedicaran una mayor atención al sistema "colchón de aire", hasta figurar en la lista de buques de numerosas Armadas en 1990, entre otras, en la Marina americana, con los previstos "93 LCAC"; en la Royal Navy con los tipo "13 H 7" o en la Marina soviética con las 16 unidades de 220 Tm. de la clase "AIST", los 17 de 87 Tm. clase "LEBED", los 36 de 27 Tm. de la clase "GUS" y nuevos prototipos anfíbios. En cuanto a España, los prototipos construidos por la empresa Checonsa en el Mar Menor, que en los primeros años de los ochenta merecieron un apoyo técnico y financiero por parte de la Armada, posteriormente parece haberse relegado y olvidado el proyecto por problemas presupuestarios.

Finalmente, otro tipo de buque concebido para la Marina de recreo, como es el "Catamarán", ha adquirido carta de naturaleza en la Marina norteamericana, al adquirir en los años setenta dos unidades de alta mar, de 4.200 Tm., 75 m. de eslora, 15 nudos y con un radio de acción de 6.000 millas, destinados al salvamento de submarinos. Sin embargo, aunque el Centro de Homologación y Desarrollo de la US Navy concibió en su día la posibilidad de obtener portaaeronaves de este tipo, el excesivo coste y las modificaciones que hubieran sido preciso efectuar en los diques de carena, obligaron a abandonar el proyecto. De ahí que sobre el plano militar es muy probable que la fórmula "Catamarán" quede abandonada por mucho tiempo, tanto en los EE. UU. como en otros países marítimos.

Por cuanto acabamos de señalar, estimamos que, desde el punto de vista de la Defensa Nacional, sería deseable constituir una Reserva Naval Mercante, basada en un número limitado de unidades, especialmente idóneas para desempeñar ciertos cometidos y algunas misiones muy específicas ligadas a la movilidad.

Aunque ha existido y quizá continúe vigente una normativa legal al efecto, el lograrlo conllevaría en la práctica ciertas dificultades. Así, por ejemplo, la ley de 2 de junio de 1939 del Crédito Naval a la Construcción que