

# Los Buques y el mar

Por

W.R. Nichols, Jr.

**E**l mar y los buques tienen ciertas características fundamentales. Los hechos son pocos y simples. Su significado es profundo. Aunque los hechos puedan parecer evidentes para todos, muy pocos comprenden su significado y aplicación. Como resultado de la falta nacional de comprensión de lo que significan los buques en el mar, EE. UU. enfrenta una importantísima crisis marítima. La capacidad de procesamiento de datos que suministran información complicada sobre problemas complicados deja de lado los conceptos simples. La complejidad parece ser casi siempre un prerrequisito para la verosimilitud.

No obstante la simplicidad no está reñida con la verdad. El mar, por ejemplo, es una gran y continua avenida que abarca casi toda la tierra, alrededor del 70% de su superficie. Es posible viajar desde cualquier lugar del sistema marítimo hasta cualquier otro lugar del sistema marítimo sin que el vehículo tenga que abandonar jamás dicho sistema.

En forma inversa, menos de un tercio de la superficie del planeta está formado por tierra. Todas las masas terrestres son islas aisladas dado que están separadas

por y rodeadas de agua. Es imposible viajar de un continente a otro excepto cruzando el mar. Además de la gran extensión de mares que separa las grandes masas continentales, los mares también penetran profundamente en la tierra por medio de sus diferentes brazos.

Para que los buques puedan navegar, el agua debe tener cierta profundidad. El mar es profundo. Menos del 10% de las aguas de los océanos entra dentro de la tradicional curva de las 100 brazas. En algunas partes hay peligros y bajíos capaces de causar problemas a los navegantes. Sin embargo, en relación con la superficie total, la zona de aguas no navegables es extremadamente pequeña. En términos generales, el 100% de los océanos es navegable.

El mar es líquido, y como todos los líquidos tiende a hallar su propio nivel. Las zonas habitables de la tierra presentan variaciones de elevación de muchos miles de pies. Contrastando con esto todo el sistema marítimo posee una superficie casi uniforme. La mayor amplitud de mareas del mundo es de alrededor de 50 pies.

Por ser líquido, el mar puede sostener a los buques, sin que se hundan, por el fenómeno del desplazamiento. El buque flota en el mar, y éste es una superficie mundial uniforme o a nivel del mar.

En cualquier otro vehículo se requiere una cierta energía para sustentarlo a éste y a su cargo útil sobre un plano ascendente o para levantarlo por el aire, por encima de la superficie. En los buques la sustentación es suministrada por el desplazamiento del medio en que operan, sin que éstos deban consumir energía.

El buque opera en una carretera interconectada mundialmente; un don divino que no necesita ni construcción ni mantenimiento. La existencia de la carretera y los requerimientos de energía mínimos son los principales factores que hacen del transporte por el mar el medio más económico.

Como vehículo, el buque transporta no sólo carga útil, sino también una comunidad que se abastece a sí misma casi totalmente.

La no existencia de limitaciones en el peso ha permitido al hombre construir buques que pueden transportar cantidades desusadamente grandes de tripulación, provisiones, víveres, herramientas y equipos.

Aunque en ciertas circunstancias pueda resultar económicamente conveniente contar con estaciones terminales, el buque no necesita obligatoriamente estas instalaciones para desempeñar su tarea; el equipo necesario puede ser transportado en el buque mismo.

Como corolario, los buques no se limitan a operar entre terminales. Sus operaciones no están restringidas por la ubicación. El buque puede desempeñar su tarea en cualquier punto de la superficie del mar: en puertos naturales y artificiales, en aguas costeras o de la periferia y también en ultramar. El buque puede ir a donde necesite ir y hacer lo que debe en cualquier punto del sistema marítimo.

Estos atributos del buque no son el resultado de ningún adelanto tecnológico del siglo 20. Desde que el hombre se hizo a la mar por primera vez en un buque, se le han abierto los horizontes de

todo el mundo. Los viajes interoceánicos no son un producto reciente del progreso industrial, los fenicios circunnavegaron el continente africano en la época de la Grecia clásica y los cruces del Atlántico y del Pacífico datan de miles de años.

Los factores que hacen que el buque en el mar sea lo que es, son fundamentales e intemporales. El hombre no los inventó; aprendió de ellos.

Todas las formas de transporte tienen capacidades y limitaciones, y para poder hacer una comparación válida necesitamos un punto de referencia en el tiempo; la época actual es la que mejor puede servirnos.

El buque no requiere una senda preparada para transitar, la cantidad de rumbos y rutas entre dos puntos cualesquiera es infinita. En tierra, aun las sendas deben ser preparadas y arregladas de tanto en tanto; los vehículos necesitan caminos y puentes. Cuando más eficaz es el vehículo, más necesita un camino preparado y, en consecuencia, mayores son las restricciones que pesan sobre este último. El resultado clásico de este problema es el ferrocarril, que está absolutamente confinado a su sendero especializado y preparado.

En tierra los lugares transitables están limitados por barreras naturales de terreno y agua.

En los casos en que se necesite una ruta preparada, cuando más pesado y sofisticado es el vehículo, mayores son las demandas que pesan sobre la ruta. El peso de la carga útil es soportado por el vehículo, y, a su vez, el peso de ambos es soportado por la carretera (el camino y todas las estructuras inherentes, tales como puentes, edificios, rampas, etc.).

El desplazamiento sobre las superficies de la tierra requiere movimiento vertical, ascendente y descendente. Se requiere una cierta energía para el desplazamiento ascendente. Para descender, esta energía se disipa en sistemas de frenado. Todo esto contrasta con el buque, que flota en el sistema mundial a nivel del mar.

Pero ¿qué es lo que podemos decir con respecto al transporte por aire? ¿Sus

características son gran velocidad y alcance ilimitado, el medio en donde operan los aviones se encuentra encima de la tierra y del agua, o sea, constituye el 100% de la superficie del planeta.

El precio que se paga por la velocidad en el aire es el de los requerimientos de energía. Todo el avión, y lo que está en su interior, debe elevarse y desplazarse por el aire; comparado con otras formas de transporte, esta operación requiere una enorme potencia. Para desarrollar esta potencia se necesita combustible. Llevar combustible significa aumentar el peso, y el problema se agrava cada vez más.

Viajar por aire es rápido y caro. La velocidad sirve para transportes prioritarios. El costo adicional compra tiempo,

Los aviones comparen con los buques la posibilidad ínfima de elegir rutas para trasladarse de un lugar a otro, pero los primeros también pueden atravesar las tierras que se interponen entre uno y otro lugar. Si bien las rutas son ilimitadas, los puntos terminales tienden a ser muy definidos. Los aviones operan desde instalaciones terminales que por lo general tienden a ser fijadas. Excepto en lo que concierne a los vehículos muy especializados, la tendencia resulta paralela a la necesidad de rutas para los vehículos terrestres. O sea cuando más pesados y más sofisticados sean los aviones, mayores serán los requerimientos de las instalaciones terminales desde las cuales operen.

Hay notables excepciones con respecto a las terminales fijas, especialmente cuando el transporte aéreo se relaciona con el mar. El hidroavión puede posarse prácticamente en cualquier lugar del agua; las instalaciones disponibles en el lugar constituyen un problema aparte. En circunstancias especiales, el avión puede aprovechar las instalaciones del buque y utilizarlo como terminal. Sería el caso del portaaviones.

Con este brevísimo resumen de los atributos de los medios de transporte modernos podemos estudiar las alternativas. La relación entre los distintos medios y la amplia gama de vehículos existentes implica una gran cantidad de variables. Aún a riesgo de caer en un exceso de simplificación puede elaborarse un

espectro o muestra gráfica para demostrar la relación existente entre las principales variables.

Hagamos que el lado izquierdo tienda hacia el vehículo que flota. Cuando más a la izquierda esté ubicado mayor será el vehículo, considerado en su totalidad, en relación con su requerimiento relativo de potencia. Los vehículos aerosustentados aparecen a la derecha, y cuando mayor sea la velocidad desarrollada, más a la derecha se encuentran los misiles o proyectiles.

Hay brechas y superposiciones, pero este crudo esquema resulta útil. Ayuda a demostrar que la selección de una forma de transporte, o de un vehículo dentro de una forma, implica compromisos entre las variables de capacidad, velocidad y economía. Lo que afirmen los defensores de cualquier vehículo diciendo que tal o cual tipo es la respuesta a todos los problemas, en la práctica queda desvirtuado. Ningún vehículo abarca todo el espectro.

Siguen apareciendo cosas nuevas y revolucionarias: los aerodeslizadores, los hidrodslizadores y los helicópteros son algunos ejemplos. Los nuevos dispositivos satisfacen necesidades y cubren las brechas del espectro. Pero si bien un nuevo dispositivo puede agregar una nueva capacidad, no obvia ni desplaza a una capacidad ya existente. El avión podrá realizar tareas que el buque es incapaz de hacer. Es igualmente cierto que los buques pueden realizar tareas que a los aviones les resultan totalmente imposibles. En realidad, la zona de superposición en la que hay una elección razonable de alternativas es sumamente limitada. La controversia con respecto a estas alternativas frecuentemente ha sido un gran perdedero de tiempo y de esfuerzo, dado que los argumentos consideraban solamente el problema de las capacidades, pero evaluar las capacidades sin efectuar una evaluación simultánea de las limitaciones carece de significado.

Economía de operación. En cualquier instancia en la que el transporte oceánico sea una alternativa razonable, resulta el medio menos oneroso. Esto se hace evidente en el costo comparativo del traslado de algunos miles de toneladas de un lugar a otro utilizando otros medios de transporte.

Transporte por Agua y por Aire: Tiene dos aspectos: régimen y capacidad. El régimen se define como el movimiento de la carga dado en ton./millas por unidad de tiempo. Para elaborar este concepto resulta útil considerar un ejemplo:

Supongamos dos vehículos:

Buque: Carga útil 12.000 toneladas  
Velocidad 25 millas p/hora

Avión: Carga útil 100 toneladas  
Velocidad 1.000 millas p/hora

En una hora de tiempo transcurrido el avión transporta 100.000 toneladas-millas de carga. En la misma hora el buque transporta 300.000 toneladas-millas de carga. El régimen de transporte del buque triplica el régimen de transporte del avión en toneladas millas.

La contrapartida inmediata se refiere a la cantidad de unidades y al tiempo cíclico, o sea la cantidad de viajes de ida y vuelta por unidad. El avión llegará primero. Este es un hecho incontestable. El avión puede realizar más viajes de ida y vuelta por unidad.

Sin embargo ésta no es una carrera entre unidades. El asunto es el transporte por agua y por aire.

Tomemos una ruta comercial del Atlántico Norte. Supongamos cinco días de viaje y cinco días en puerto en cada extremo del viaje. Cuatro buques mantendrán un ciclo continuo; un nuevo buque con 12.000 toneladas cada quinto día, 2.400 toneladas por día. Un transporte por aire similar a éste requerirá la llegada de 100 toneladas de carga útil por hora.

Aumentemos la cantidad de buques y la cantidad correspondiente de aviones. Operemos como en cualquiera de los principales puertos del mundo sencillamente no hay tantos aviones; ni tampoco la capacidad necesaria para operar tal cantidad de aviones, en el caso de que los hubiera.

El transporte a gran velocidad de unidades individuales de carga prioritaria puede aprovechar mejor las capacidades del transporte aéreo. Cuando el factor determinante es el tiempo mínimo para un cierto envío, el mejor medio de transporte es el aéreo. Esto no puede extrapolarse indefinidamente más allá del pun-

to en que la capacidad se transforma en factor limitador y, por lo tanto, determinante.

Para transportar cantidades importantes, y cuando el transporte por mar es una alternativa, este medio de transporte permite alcanzar la velocidad sostenida de transporte más elevada. La razón es la capacidad y no la velocidad de desplazamiento del vehículo individualmente considerado.

Capacidad es la posibilidad de transportar grandes cantidades. Para aquellos que no trabajan con cantidades de este tipo, el orden de magnitud en el transporte por mar les será difícil de comprender. Tomemos la flota mercante mundial de mediados de 1969 con 19.415 buques y 189 millones 480.000 toneladas brutas. Esta cifra incluye solo a los buques de mayor calado, o sea a los de 1.000 toneladas brutas o más. Estos buques transportan enormes cantidades de carga.

Durante unos de los últimos años los puertos de EE.UU. movieron 471 millones de toneladas de carga en concepto de comercio exterior y 208 millones de toneladas en concepto de comercio interno. Este total de 679 millones de toneladas movidas en los puertos no incluye otros 655 millones de toneladas que han circulado en los Grandes Lagos y en las vías navegables interiores.

Las cantidades involucradas (cientos de millones de toneladas) constituyen un desafío para la imaginación. Es útil comparar con otros patrones. Con estos 471 millones de toneladas se puede comparar el comercio exterior realizado por aire, que equivale a 503,4 millones de libras para el mismo período, o sea algo más de 1/4 de millón de toneladas. En la actualidad hay algunos buques capaces de transportar, en un viaje, un tonelaje equivalente a todo el volumen nacional del comercio exterior realizado por aire.

En realidad este comercio internacional es una parte vital de la vida nacional. Cuatrocientos setenta y un millones de toneladas representan más de dos toneladas de comercio exterior per cápita para cada hombre mujer o niño norteamericano.

Tenemos entonces que, para transportar a granel entre masas continentales,

el transporte por mar es el único medio adecuado. Con el advenimiento de grandes cantidades de potencia disponibles en pequeños "packs", las máquinas se utilizaron como nuevas formas de potencia motriz tanto en la tierra como en el mar, y así se revolucionaron todas las formas de transporte existentes. Las reglas para el uso de la energía siguen siendo las mismas.

Los nuevos adelantos en materia de maquinarias permitieron concentrar la cantidad de energía necesaria para generar la sustentación que hizo posible al avión, y así se introdujo una nueva forma de transporte con toda una nueva familia de vehículos. Ya hemos analizado algunos atributos de esa familia.

Sin embargo el hecho es que, en la historia del desarrollo y aplicación de energía para desplazar masas en tránsito, cualquiera sea la forma de energía utilizada, el transporte por mar sigue siendo la forma más económica de emplear esa energía.

Cada forma básica de energía que se ha creado (músculo, viento, propulsión a combustibles fósiles, motor de combustión interna, turbinas de gas, propulsión nuclear) ha sido aplicado con todo éxito a los buques, y en la actualidad todavía se usan todos ellos:

Desde el punto de vista histórico, también los buques han sido construidos con la más amplia variedad de materiales, aplicando todos los métodos imaginables de fabricación y armado. Por un lado los buques se construyen con cualquier material nuevo y aplicando los procesos más modernos; por otro, por necesidad se los ha construido con los materiales más rudimentarios que se han podido conseguir.

Las limitaciones inherentes al funcionamiento de los vehículos aéreos y terrestres han presentado obstáculos a la aplicación de algunos materiales y plantas de energía. No todos los adelantos se han aplicado con éxito a los vehículos terrestres o aéreos. Los buques, en términos de construcción y planta motriz, se adaptan con más facilidad a las innovaciones. ¿Qué pasará en el futuro? El mayor adelanto en materia de propulsión que se emplea en la actualidad y que en el futuro utilizarán todos los medios de transporte es la propulsión nuclear. Uno de los pro-

blemas es el blindaje necesario. El blindaje requiere materiales muy sólidos, y esto, a su vez significa recargo de peso.

Las plantas motrices equipadas con reactores nucleares requieren un moderador. Uno de los moderadores más eficaces es el agua. El agua también es pesada, lo cual crea otro problema de peso. En el mar el agua abunda. El buque moderno elabora su propia agua. El peso, que en el mar es un problema menor, se transforma en un gran inconveniente en la tierra y peor aún en el aire.

Muchos de los problemas relacionados con las plantas nucleares aparentemente se prestan a una solución más expedita en el mar. Si la propulsión nuclear ofrece alguna ventaja relativa con respecto a los distintos medios de transporte, es evidente que la ventaja se la debemos adjudicar al buque.

En un sentido real la propulsión nuclear en el mar no revoluciona nada. Devuelve al buque la autonomía que siempre ha tenido, exceptuando el breve período histórico en que la propulsión se basaba en combustibles fósiles.

El adelanto tecnológico seguramente traerá aparejado cambios y progresos todavía desconocidos que aumentarán aún más la capacidad del transporte por tierra, aire y mar. El único parámetro para el futuro es la aplicación y la extensión de lo que se ha aprendido en el pasado.

El pasado ha demostrado que cualesquiera sean los adelantos tecnológicos venideros serán aplicables en el mar, y que cualesquiera sean las plantas propulsoras que se creen y apliquen, su uso más económico será en el mar.

Los cambios producidos por los nuevos adelantos alteran los detalles de cada vehículo y también su funcionamiento. Los adelantos tecnológicos no modifican los atributos de los sistemas de transporte. Las características de los sistemas de transporte por aire, tierra o mar dependen de las funciones de los vehículos y del medio en el cual operan. Los fundamentos no ofrecen cambios.

En cualquier análisis o plan para el futuro es de vital importancia la tendencia observada en los asuntos humanos. A través de la historia todos los aspectos de la civilización organizada han ido

umentando en cifras o en magnitud. Comenzando con la gente misma, la población, después el comercio, la producción y la fabricación, son todos factores en constante aumento. No hay indicios ni razones para esperar que estas tendencias desaparezcan.

Todas estas tendencias hacen necesario que las cosas se trasladen de un lugar a otro, ésta es una tendencia que no sólo aumenta, sino que lo hace en proporción geométrica. Como consecuencia todas las formas de transporte tienen que desplazar mayor cantidad de cosas. Este aumento del tráfico se satisface aumentando la cantidad de vehículos y el tamaño de los mismos.

—Camiones y caminos.—Los aumentos de tamaño están limitados por las alturas disponibles en puentes, túneles, etc., y otras restricciones existentes. Una alternativa es aumentar esas alturas reemplazando las estructuras en las rutas limitadas, lo cual resulta un problema grave y oneroso. Los aumentan el peso que deben soportar las carreteras existentes. Construir nuevas carreteras es otro problema grave y oneroso.

—Vías Férreas.—Gravemente restringidas en altura y carga, pero absolutamente restringidas por las dimensiones de la trocha. Las alternativas serían reconstruir todo el sistema ferroviario, la infraestructura, las vías y el material rodante.

—Aviones.—Cuando más grandes y pesados son los aviones, más grandes y sólidas deben ser las pistas de aterrizaje. Un nuevo avión más grande significa que puede ir a menor cantidad de lugares, o que se deben construir nuevas instalaciones, o ambas cosas.

—Buques.—Los buques flotan; este hecho resuelve los problemas y las restricciones de tamaño. Mayor tamaño significa mayor capacidad; también significa más peso. En otros vehículos el aumento del peso hace necesario soportar el mayor peso estático de los mismos y contar con mayor potencia para sustentar el peso cuando el vehículo está en movimiento. El mar permanece indiferente ante el peso del vehículo.

El mar puede sostener al buque más grande que el hombre pueda construir. El mayor peso es soportado por el desplazamiento. Cualquiera sea el calado del buque, no se necesita energía para sustentarlo. Aunque parezca extraño, cuando más grande es el buque, menos potencial necesita en proporción con su tamaño para lograr un determinado rendimiento.

Limitaciones prácticas en el tamaño de un buque están dadas por la capacidad para construir la estructura. La ruta marítima no requiere ninguna modificación. En los últimos cien años los buques han aumentado muchísimo su tamaño. En el único lugar en que es necesario realizar algunos trabajos para permitir la entrada de los buques de mayor calado es en los puertos y en sus canales de acceso. Las mejoras en los puertos son relativamente simples y baratas, y permiten realizar nuevas modificaciones en el futuro.

Nada de lo dicho hasta ahora ha establecido diferencia especial alguna entre la aplicación comercial y militar de los buques en el mar. Cuando los términos poder naval y poder marítimo se utilizan correctamente, su significado total abarca tanto los buques mercantes como los de guerra. En el contexto de las formas de transporte y de los vehículos básicos no hay ninguna necesidad de establecer diferencias. La aplicación básica en las esferas comercial y marítima es la misma. Para los militares, las "cosas" que se llevan de un lugar a otro son armas, personal y apoyo logístico, y las capacidades y limitaciones de los vehículos que operan en sus respectivos medios son las mismas. Las ventajas relativas de los buques se aplican por igual al uso militar y comercial, dado que el buque sigue siendo un vehículo donde se llevan y emplean armas y donde se aplican las mismas reglas de velocidad, economía y capacidad.

Otros atributos del transporte por mar ofrecen ventajas militares especiales. El mar proporciona el 70% de la superficie de la tierra como escenario de maniobras para aquellos que cuentan con la capacidad y el equipo necesario para hacerlo. Dado que el mar es un sistema interconectado naturalmente, no se necesitan trámites ni permisos diplomáticos para trasladarse de un lugar a otro.

Los países que cuentan con equipos suficientes como para actuar así, pueden hacer llegar su influencia al 70% de la Tierra. Y eso es justo hasta la costa. Por supuesto, la influencia puede llegar más allá de la costa. Se necesita sólo un poco de práctica en geografía y aritmética para pilotear el alcance requerido y lograr un porcentaje dado de cobertura hasta el 100% de la superficie del planeta.

Para los militares resulta de especial interés las propiedades físicas del aire y del agua. Por el aire pueden circular sin inconvenientes todo tipo de misiles y armas. El agua constituye una protección efectiva. El aire es casi transparente ante toda forma conocida de detección y observación. El mar es prácticamente opaco ante toda forma conocida del espectro de propagación de energía. Los últimos adelantos tecnológicos se están desplazando simultáneamente en dos sentidos: hacia la estratósfera y hacia las profundidades del mar. El desarrollo tecnológico pone continuamente de manifiesto las ventajas de las operaciones realizadas en el mar.

Es muy fácil trazar paralelos entre las operaciones militares y las comerciales. El mismo mar puede ser considerado como el 70% de la superficie de la tierra para ser utilizado como escenario de maniobras comerciales. Para los que cuentan con el equipo y la capacidad necesaria para utilizar el mar, ésta es la ruta que los comunica con el resto del mundo, tanto para comprar como para vender materiales y mercaderías. Para quienes no pueden utilizar el mar, el mundo comercial queda limitado al pequeñísimo fragmento del tercio restante de la superficie del planeta.

Mientras los hombres se dediquen al comercio, la mayor parte de las mercaderías y productos deberá ser transportada por mar. Mientras los hombres tengan necesidad de construir transportar armas, las llevarán y emplearán en buques por mar.

El mar es el rasgo dominante de la Tierra y los buques son sus vehículos. En EE.UU., una nación de compromisos globales y de comercio global, el mar es el factor dominante de nuestra vida internacional.

Lo antedicho tenía por objeto hacer observaciones y exponer hechos y luego de haber comprobado su veracidad generalizar sobre su aplicación. Una generalización correcta es independiente de circunstancias especiales o del tiempo. Si es que hay algún mérito en estas generalizaciones resultará constructivo aplicarlas a:

Las circunstancias (la posición comercial y militar global de EE.UU.) y el tiempo (la última mitad del siglo XX).

¿Cuál es la situación actual? Desde cualquier ángulo que se lo enfoque, en la actualidad EE.UU. tiene los mayores compromisos marítimos globales, bélicos y comerciales del mundo. Los países socialistas, encabezados por Rusia, están haciendo un enorme y decidido esfuerzo por conquistar el mar, y lo están logrando tanto con sus buques de guerra como los mercantes.

La Marina Norteamericana, al apoyar los requerimientos nacionales de compromisos y políticas globales, cuenta con una fuerza cada vez menor. En el momento de escribirse este artículo, cincuenta buques de guerra serán eliminados del servicio activo como medida de economía. Los hombres y equipos son exigidos hasta el límite de sus posibilidades, y no en un determinado momento, sino en forma continuada y como modalidad operativa habitual. Los elementos más importantes de la Flota envejecen a pasos agigantados. Se han hecho algunos intentos exitosos por conocer los problemas y hallar soluciones. Sin embargo, para el observador imparcial no es nada improbable que la Marina norteamericana se vea eclipsada en cantidad de unidades, edad efectiva de las mismas y modernismo de los armamentos.

Si bien la situación de la marina de guerra tiene bastante resonancia tanto en la prensa popular como en la especializada, ni el pueblo ni los expertos en la materia prestan mucha atención al comercio marítimo, a pesar de que la gran mayoría del tráfico comercial mundial (casi todo el volumen en dólares del comercio internacional) se realiza, en algún momento, por agua.

La eficiencia comercial requiere un cierto grado de control, o por lo menos

la seguridad de contar con un uso continuado y con costos predecibles de los materiales. En forma similar, cualquiera empresa comercial dejará de funcionar si cualquier elemento vital para su existencia es retirado del mercado o si su precio se eleva tanto que la operación continuada de la empresa se torna económicamente imposible. En este sentido el transporte constituye un elemento vital y no está exento de estas limitaciones.

EE.UU. es el mayor comerciante internacional del mundo; importa y exporta el mayor volumen de mercaderías de cualquier nación. No obstante su importancia comercial, EE.UU. tiene poco o ningún control sobre el transporte que utiliza para mover sus mercaderías. Varias estadísticas indican que actualmente menos de la décima parte del comercio nacional es transportado en buques norteamericanos.

El costo del transporte determina el de las mercaderías enviadas a un determinado destino, y no parece racional seguir deliberadamente una política que

permita a la competencia determinar el costo de envío del 90% del propio comercio.

La desafortunada posición de la flota mercante norteamericana queda demostrada en la observación hecha recientemente por un lector de la revista "Proceedings", de alrededor de 45 años, quien ha presenciado en su etapa adulta la declinación de la marina mercante norteamericana, que de una de las más grandes y modernas del mundo ha pasado a ser una flota mercante de quinta categoría. Es probable que ese lector no lo haya advertido, pero lo que resulta todavía más deprimente es que la marina mercante norteamericana queda cada vez más rezagada, tanto en cantidad de buques como en capacidad y antigüedad de sus unidades.

Consideremos un ranking con las diez flotas mercantes más importantes del mundo, excluyendo las de EE.UU., con las posiciones determinadas por porcentaje de tonelaje bruto mundial (Fuente informativa: Administración Marítima de EE.UU., 30 de junio de 1969):

País	Cantidad de Buques	Tonelaje (*)	% de la Flota Mundial
Liberia	1.652	28.686	15,2
Reino Unido	1.810	21.332	11,3
Japón	1.843	20.347	10,7
Noruega	1.240	18.562	9,8
U.R.S.S.	1.670	9.630	5,1
Grecia	1.059	8.828	4,7
Alemania Occidental	915	6.517	3,4
Italia	607	6.314	3,3
Francia	473	5.489	2,9
Panamá	620	5.286	2,8

(\*) Expresado en millares.

Y ahora bien, ¿en qué lugar entrarían los EE.UU. Las cifras que generalmente se citan para demostrar la buena posición que ocupa la nación son: 2.013 buques de 18.373.000 toneladas brutas, o 9,7% de la flota mundial. Esto coloca a EE.UU. en seria competencia con Noruega por el cuarto puesto. De una u otra forma, nuestro informante no di-

ce que en estas cifras están incluidos 878 buques de 6.307 toneladas brutas, que pertenecen a las flotas de reserva de propiedad estatal. En otras publicaciones el lector podrá leer que estos buques están totalmente obsoletos y que se están acercando al punto de desintegración física.

Eliminando las flotas de reserva, la cifra correspondiente a la marina mercante norteamericana es de 1.135 buques, lo cual representa un 6,4% de la flota mundial. Esto coloca a EE.UU. en una posición intermedia entre Rusia y Noruega. Sin embargo, 172 de estos buques son de propiedad estatal o han sido contratados por el Estado. Considerando solamente los buques que prestan servicio en la flota tenemos entonces que la marina norteamericana dispone de 963 10.774.000 toneladas brutas, o sea el 5,7% de la flota mundial. Esto deja a EE.UU. con una leve ventaja con respecto a Rusia.

Por más lúgubre que parezcan estos datos, las cifras dadas permanecen inamovibles y se refieren a 1969. Empeoran día a día. El lector podrá advertir la brecha que separa a Rusia de Noruega. Entre las principales naciones navieras, éstas podrían considerarse las divisiones superior e inferior. Todas las principales flotas del mundo están en pleno período de desarrollo, y la que aumenta a mayor velocidad es la rusa. Los soviéticos están por ingresar a la división superior. Por comparación, EE.UU. posee la única flota mercante en declinación. ¿Cómo es posible semejante calamidad?

Leer el periódico es observar la completa falta nacional de comprensión de la importancia de los buques en el mar. Esta falta de comprensión tiene varias facetas que, en última instancia, pueden reducirse a dos factores: primero, mala información — manifestaciones no fundamentadas, o no fundamentables, por hechos basados en análisis; y segundo, la falta de información — o sea la simple ignorancia de los detalles.

Parte de este problema es el exceso de familiaridad superficial con el transporte por mar. Ha estado presente siempre, es un viejo conocido, por lo tanto debe estar obsoleto. Si no es de la era nuclear, electrónica o espacial, debe estar pasado de moda. ¿Y qué se puede decir de todos los nuevos y maravillosos vehículos cuya aparición ha sido anunciada clamorosamente como producto de un nuevo adelanto?

Quizás resulte comprensible que la prensa corra el riesgo de parecer tendenciosa al referirse a la aparición de es-

tas nuevas maravillas, puesto que el material informativo que recibe le es suministrado por los defensores de cada nuevo tipo de vehículo que aparece. Un artículo sobre, por ejemplo, un vehículo a colchón de aire exaltarán las virtudes y ventajas únicas del mismo, dejando prácticamente de lado las limitaciones y capacidades comparativas de otros vehículos. Por algún medio mágico el nuevo vehículo se transforma en la solución de todos los problemas habidos y por haber. No se intenta, por ejemplo, analizar lo que podría involucrar que un vehículo de una tonelada de carga útil transporte algunos cientos de millones de toneladas de carga.

¿Que estamos exagerando? No crea. Desgraciadamente este tipo de información no se limita sólo a la prensa popular, sino que también se la encuentra en la prensa especializada y en las publicaciones oficiales. Todos los vehículos tienen ventajas y limitaciones que determinan su posición en el espectro total de vehículos: el compromiso entre capacidad, velocidad y economía. Quienes defienden las ventajas sin considerar las limitaciones, con buena voluntad pueden ser tildados de mal informados, pero si además actúan en representación oficial, se los debe considerar irresponsables.

Esta falta de información (o esta aceptación de información errónea) da lugar a que se expresen algunas ideas que parecen notables ante ciertos hechos que han sido observados. Por ejemplo: ¿Por qué, preguntan algunos, debemos preocuparnos por la marina mercante cuando tenemos todo lo necesario? Esta pregunta hace caso omiso de la continua declinación de una marina mercante que transporta una parte declinante de nuestro comercio.

¿Por qué, se preguntan otros, debemos preocuparnos por los buques convencionales cuando los del futuro, si es que estamos dispuestos a creer en el desborde de alabanzas, serán buques hidrodeslizadores del tamaño de transatlánticos? Esta pregunta delata una evidente falta de entendimiento de los principios fundamentales.

Pero, se argumenta, podemos mostrarnos complacientes y machar con el resto del mundo. Esta actitud no tiene en

cuenta el hecho de que EE.UU. ha pasado de país que "tiene" a país que "no tiene", y que depende cada vez en mayor medida de la importación de materias primas.

Podemos seguir confiando (siempre tendremos ingenuos) en buques de bandera extranjera que transporten nuestras mercaderías vitales a bajo precio. No obstante, en el mismo momento en que estamos diciendo esto, nuestros cargamentos militares están abandonados en los muelles porque las tripulaciones de los buques de bandera extranjera se niegan a cargarlos o a transportarlos.

Finalmente están los que opinan que el subsidio es anti-norteamericano, y que además no lo podemos pagar. ¿Anti-norteamericano? Los alimentos que comemos son parte del más enorme programa de subsidios. Todo el monto de la asignación federal para el subsidio de construcción de la Administración Marítima, el subsidio de operación de investigación y desarrollo, de inspección del lugar, y de funcionamiento de oficinas MarAd, es menor que lo que se paga en concepto de alquiler por los locales para almacenar el excedente de los granos subsidiados.

Debemos reconocer que los subsidios no son ninguna panacea, y que la participación del gobierno es un tema muy amplio y con muchas implicaciones. Sin embargo, se requiere una cierta perspectiva dado que se asignan sumas millonarias a tal o cual programa sin que el público alcance siquiera a pestañear. La asignación relativamente modesta correspondiente a la Administración Marítima provoca grandes alaracas fiscales, y como resultado de todo esto vemos que en la práctica la política de EE.UU. no existe.

¿Qué es lo que se puede hacer?

¿Quién lo puede hacer?

La posición marítima de EE.UU. es determinada por el gobierno federal como un asunto directo de política y ejecución federal e indirectamente por el clima nacional económico y legal que puede declararse favorable o desfavorable para los asuntos marítimos. Las decisiones del gobierno federal son adop-

tadas por funcionarios especialmente designados cuyas actividades, en última instancia reflejan el sentimiento nacional.

Es probable que la mayoría de la gente nunca haya visto el mar. Muchos lo habrán visto desde la costa. Muy pocos, excepto el navegante, el operador de un buque y los expertos, pueden observar el significado de los buques en el mar. Es responsabilidad de quienes lo entienden —la marina y la industria naval— compartir sus conocimientos en la forma más eficiente posible.

No es suficiente con que los profesionales intercambien artículos en la prensa especializada. Dado que el dilema marítimo nacional tiene sus raíces en la información equivocada y en la falta de información, la solución debe residir en una información veraz, creíble, enfática y abundante. El autor sugiere un programa masivo continuo de información pública (o publicidad institucionalizada si así se lo quiere llamar) en gran escala.

La Marina de Guerra cuenta con el apoyo de organizaciones tales como la Liga Naval. La Marina de Guerra suministra un cierto grado de información pública.

Pero si bien la presentación de la Marina de Guerra puede resultar limitada en el ámbito de toda la nación, la presencia de la Marina Mercante es prácticamente nula. Las dos imágenes, naval y comercial, son realmente una en el contexto de una nación marítima. Por lo tanto es necesario informar a través de todos los medios disponibles: televisión, cine, publicidad, periódicos, educación, círculos públicos y profesionales y fraternidades. No basta con una proposición unilateral, lo que necesitamos es una conciencia marítima como parte de la vida nacional.

¿Propaganda? Mentir es estúpido, y a la larga con la mentira siempre se sale perdiendo.

Los hechos están allí; abunda la información seria, EE.UU. es una nación marítima. La economía nacional es una economía marítima. Tenemos una gran herencia nacional marítima. En la actualidad el buque insignia norteamericano en el mar es vital para todo hombre, mujer

o niño del país. Los que realmente conocen el problema deben conjugar todos estos hechos. Entonces el hombre que nunca haya visto un buque, en el mar o ni siquiera la costa, comprenderá no obstante, la importancia que tienen el mar y los buques. Podrá conocer y estar orgulloso de lo que su país puede hacer en el mar. Sabrá que su standard de vida, sus bienes materiales, el precio de compra y venta de las mercaderías en el mercado, su subsistencia (todas las facetas de su vida económica) dependen

de los buques que surcan los mares. Cuando sepa todas estas cosas no sólo responderá a las necesidades marítimas, sino que exigirá al gobierno, y obtendrá, una política marítima coherente y próspera.

Estos son los principios básicos de nuestra vida marítima. La comprensión nacional es vital para la supervivencia de nuestra vida marítima nacional.

De "U.S.N.I. Proceedings"

