

EL MAR

Por

John D. HAYES

Contraalmirante (R) USN.

El último estudio de esta naturaleza apareció en "Naval Review" de 1969, bajo el título "El Mar, 1956-1967". En él este autor examinó la escena marítima del mundo contemporáneo entre las dos guerras árabe-israelíes, cada una de las cuales dio por resultado la clausura del Canal de Suez, la primera por cerca de seis meses, la segunda por un período indefinido que ya lleva seis años. La historia marítima de este período fue presentada desde el punto de vista de los cambios y ampliaciones de las flotas mercantes y pesqueras y trae también un análisis del desafío al dominio de la Armada de Estados Unidos sobre el mar, por la restablecida arma naval soviética bajo el mando del almirante Sergei G. Gorshkov.

Desde la Segunda Guerra Mundial ha habido varios años decisivos y según opinión del autor, estos fueron 1945, 1956 y 1967. Parece que el mundo acaba de pasar ahora por otro similar. El año 1972 fue de la visita del Presidente Nixon a China Comunista, del Acuerdo de Limitación de Armas Estratégicas (SALT), del esfuerzo constante, pero todavía infructuoso de retirar a Estados Unidos de Vietnam y del lógico fin de la guerra fría. Pero lo más significativo para los marinos es que en 1972 se vieron los primeros buques rusos en nuestros puertos después de 25 años y que la Marina mercante soviética superó en tonelaje a la flota de bandera estadounidense, convirtiéndose en la quinta flota mercante más grande del mundo.

La nueva América marítima

Ciertamente, lo último es un retroceso para Estados Unidos. Sin embargo, en los años transcurridos desde 1967, una nueva América marítima ha entrado en existencia. Los publicistas y los personajes públicos todavía se inclinan a juzgar la grandeza marítima por los niveles del siglo XIX, a partir del poder de fuego de los buques de guerra y de la cantidad de buques mercantes. Pero los océanos y las aguas navegables ofrecen ahora dones más amplios que el mero transporte y la pesca.

En los últimos años Estados Unidos ha sido el mayor impulsor del desarrollo de nuevos conceptos náuticos, tales como acarreo marítimo de containers y lanchones; la separación del vehículo de carga de su principal fuerza motriz, método empleado por largo tiempo en el transporte terrestre; buques portalanzones tales como los tipos LASH y SEABEE, que permiten unir efectivamente las aguas interiores de un continente con las de otro; el pequeño yate, que ha iniciado una revolución recreativa y la extracción de petróleo frente a las costas, que ahora tiene su propia novel flota de buques de perforación y apoyo y donde los marinos y lancheros americanos encuentran un creciente empleo y una vida menos solitaria. El sueño de construir ciudades en el mar, para mejorar la calidad de las viviendas, ha llegado al menos a la creencia basada en el deseo, sino todavía a la etapa de la planificación. Se espera que al-

cance una mayor realidad que el sueño oceanográfico americano de 1967, con sus "reservas de crecimiento" y sumergibles profundos de desafortunada memoria financiera.

Lo más importante de esta nueva América marítima ha sido el creciente empleo de lanchones tanto en tierra adentro como en el mar y el efecto que esta tendencia tiene sobre la ubicación de nuevas plantas industriales en localidades frente al agua a lo largo del sistema fluvial del Mississippi y de las vías navegables intracosteras del golfo. Es una tendencia tan notoria que puede desplazar el centro económico de los Estados Unidos desde el noreste al valle del Mississippi y a la costa del golfo.

Mientras Estados Unidos sigue su propio rumbo, el resto del mundo marítimo continúa experimentando una revolución en transporte oceánico comparable solamente al cambio de la vela al vapor de hace un siglo.

La revolución del transporte oceánico y la naturaleza internacional del movimiento de materias primas por mar, está representado concretamente por las enormes flotas de banderas liberiana y panameña, banderas de conveniencia, como son generalmente denominadas.

La pesca, otro uso tradicional que hace el hombre de mar, corresponde hoy, en su mayor parte, a la historia de los esfuerzos de ultramar de rusos y japoneses. Los éxitos de los primeros hacen noticia, especialmente en Estados Unidos. Pero fueron los japoneses quienes primero adaptaron el principio de la fuerza de tarea y los soviéticos lo copiaron. Y son los nipones, no los rusos, quienes están en el Golfo de México, la principal área de la industria pesquera de Estados Unidos.

Este autor reitera a los lectores navales que, no obstante el odio y el derramamiento de sangre entre las naciones durante los últimos 25 años, un gran movimiento internacional pacífico, silencioso y casi inadvertido, ha estado produciéndose simultáneamente. Se trata del transporte de mercaderías y materias primas a través de los océanos del mundo en buques mercantes. Los acontecimientos internacionales más importantes desde la Segunda Guerra Mundial, no han sido

políticos o militares, sino económicos; la recuperación y crecimiento de Europa y Japón, el agotamiento de los minerales y petróleo de Estados Unidos y los descubrimientos de estos recursos en otras partes en el Medio Oriente, Australia, América del Sur y la Unión Soviética. Por su volumen, más del 70% del comercio exterior corresponde a materias primas y más de una cuarta parte del grano del mundo es transportado en buques. El tamaño de los petroleros ha aumentado desde 20.000 toneladas de peso muerto en 1964 a 447.000 en 1973, mientras que un nuevo tipo de buque, el carguero a granel, virtualmente ha reemplazado ahora al vapor volandero. Actualmente hay 4.431 petroleros, con un promedio de cerca de 40.000 toneladas de peso muerto y 3.218 cargueros a granel, con un promedio de 28.500.

Al predominio de estos tipos se debe que la flota de bandera estadounidense, encadenada al buque de carga convencional por la Ley de Marina Mercante del año 1936, casi haya dejado de existir. La Ley de Marina Mercante de 1970 fue un acto de salvamento que debería haberse efectuado hace 20 años.

Aguas interiores de América del Norte

Estados Unidos y Canadá han sido bendecidos con aguas interiores superiores a las de cualquier región o nación de la Tierra. El pueblo de los Estados Unidos, después de tres cuartos de siglo de mirar desde las orillas de sus océanos hacia el resto del mundo, puede estar ahora dirigiendo sus miradas hacia adentro como sus antepasados hicieron después de la guerra de 1812. Esta vez, sin embargo, su objetivo será preservar su herencia de tierra y agua en lugar de desarrollarla, explotarla y destruirla como han estado haciendo hasta la fecha. En caso que esta fuera la elección, el nuestro todavía seguiría siendo un país marítimo.

Las razones se hallan en los orígenes de nuestra historia, como lo atestigua esta cita:

"Las corrientes de aguas internas sirvieron como ruta de exploración y colonización de esta tierra. Estas corrientes señalaron los senderos y caminos para los primeros colonizadores, quienes escogieron parajes junto a las rutas acuá-

ticas para establecer sus comunidades y con ello estas corrientes de agua se convirtieron en encajes de transporte y comunicación. Las comunicaciones florecieron y el comercio por los ríos, canales y puertos asimismo floreció.

"La mayoría de nuestros grandes centros de producción, de población industrial, de distribución comercial y de cultura deben sus orígenes y crecimiento inicial al comercio por estas corrientes de aguas interiores. Y todavía gran parte de su prosperidad depende de ellas.

"Treinta y ocho de los cincuenta estados, con casi el 95% de la población, tienen servicios de transporte comercial, proporcionados por buques que operan en ríos, canales, bahías, estuarios o lagos. Ochenta y una de las ciento treinta ciudades con poblaciones de 100.000 o más habitantes están ubicadas junto a canales de navegación comercial".

Aunque esto proviene de una publicación propagandística distribuida por una industria de lanchones y remolques, representa una declaración que sus competidores, los ferrocarriles y las compañías camioneras, no podrían refutar.

Los primeros vehículos de transporte a larga distancia sobre el sistema fluvial del Mississippi fueron las canoas indias. Luego vinieron las balsas que derivaban corriente abajo y, por lo general, eran desarmadas y vendidas junto con su carga en Nueva Orleans. El segundo avance de importancia fue el bote de quil'a, algunos de los cuales podían transportar hasta 80 toneladas. Vacíos podían ser impulsados con una pértiga o navegar contra la corriente.

El primer vapor del Mississippi fue lanzado en Pittsburgh en 1811 y la cantidad de buques de este tipo aumentó a un ritmo fenomenal hasta la Guerra Civil. En este conflicto, el buque a vapor se convirtió en el factor estratégico e instrumento logístico mediante el cual las fuerzas de la Unión ganaron en el oeste.

La Guerra Civil trajo consigo la actual separación de lanchón y remolcador. El vapor de ruedas del Mississippi se adaptaba eminentemente al papel de remolque y tales buques sirvieron en esa condición por tres cuartos de siglo. Ahora han sido reemplazados a su vez por el poderoso y suntuoso remolcador a pro-

pulsión diesel, de hasta 160 pies de eslora, 40 de manga y 8,5 de calado, con capacidad de desarrollar 6.000 H.P. e impulsar y controlar cincuenta lanchones.

Estas aguas interiores navegables de Estados Unidos fueron desarrolladas bajo la dirección del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos.

Lanchones y remolcadores

El comercio interno de Estados Unidos transportado por agua ascendía a 951 millones de toneladas en 1970, o sea, el 22% de todo el comercio del país. Los lanchones transportaron el 59% del tráfico por agua y el 15% del total.

Unas 1.700 compañías de lanchones y remolcadores operan 4.200 remolcadores de empuje y arrastre. Estos a su vez dan propulsión a 20.000 lanchones. Alrededor del 85% de éstos llevan carga seca. Sin embargo, los portadores de líquidos movilizan el 34% del tonelaje total.

La mayoría de los ítem transportados en lanchones son mercaderías a granel que se prestan para una manipulación rápida y eficiente de la carga. Entre ellos se cuentan petróleo, carbón (comprendiendo el 28% del tonelaje de lanchones), arena y ripio, conchas marinas, troncos, granos, elementos químicos industriales, productos de hierro y acero, piedra caliza, cemento, alquitrán de carbón, porotos soya, pulpa de madera, fertilizantes y productos de papel.

No sería económicamente posible transportar estas cargas de tan poco valor, si no fuera por el bajo costo del transporte fluvial a granel. Con un dólar, un fletador puede hacer que una tonelada de carga recorra 333,3 millas en lanchón, 66,7 millas por ferrocarril, 15,4 por camión y sólo 5 por avión.

Este transporte fluvial es lento y los fletadores generalmente desean un servicio más rápido, especialmente en actividades comerciales e industriales que mantienen inventarios reducidos. Sin embargo, en negocios de grandes inventarios, como en el caso de automóviles donde se usa el concepto de la continuidad del abastecimiento, los lanchones pueden ser empleados provechosamente y es frecuente ver a uno o más de ellos con automóviles en grandes remolques, Mississippi abajo.

La industria de lanchones emplea 80.000 hombres y mujeres en sus operaciones y una cantidad similar en sus actividades terrestres. Anteriormente, los cocineros y camareros a bordo de los remolcadores eran de raza negra, pero ahora muchas mujeres blancas de edad, principalmente del sur, están encontrando una productiva forma de ganarse la vida en los remolcadores fluviales y también en los vapores acarreadores de minerales de los grandes lagos.

Muchos de los lanchones e incluso los grandes remolcadores, para el transporte en aguas interiores son construidos en claros, a lo largo del sistema fluvial del Mississippi, sin mayor equipo principal que una máquina soldadora, pero aquellos transportables a bordo de los buques tipo LASH o Seabee han sido construidos, generalmente, en el área de Nueva Orleans.

Las estadísticas, por sí solas, no pueden dar una idea de la vitalidad de la industria de lanchones y remolques, o de las aguas interiores donde ellos operan. Esto puede lograrse mejor describiendo dos puertos oceánicos: Tulsa, Oklahoma, aproximadamente a 1.200 millas sobre la entrada del río Mississippi y Greenville, Mississippi, a 600 millas del mar.

El Presidente Richard Nixon inauguró oficialmente el puerto de Tulsa, Oklahoma, en Catoosa, ex-ciudad ganadera, el 5 de junio de 1971. En la ceremonia, pronosticó que este puerto no solamente ofrecía promesas sin límites para los estados interiores de Arkansas y Oklahoma sino que podría incluso constituir un gran paso para terminar con la tendencia migratoria desde el campo a la ciudad.

El sistema de navegación Mc C'ellan-Kerr del río Arkansas, de 440 millas, que termina en Catoosa, 10 millas al este del centro de Tulsa, fue construido durante un período de 12 años a un costo de 1,2 billones. Fluye a través de 17 esclusas y represas, primero a través del río Verdigris y luego el Arkansas, que entra al río Mississippi 584 millas antes de la entrada del golfo y cerca de 50 millas antes del puerto oceánico de Greenville.

Tulsa todavía es solamente un puerto de promisión, pero Greenville, Mississippi, es una realidad muy evidente, un cen-

tro para el remolque de lanchones como también un puerto oceánico y el actual terminal para las operaciones oceánicas de los mini-buques que serán descritas más adelante. En este puerto se construyen y reparan remolcadores, los cuales cuentan con instalaciones de dique y es el cuartel general de varias compañías de remolque. Es además el centro de reunión de los lancheros independientes, quienes efectúan el 80% de las operaciones de transporte en aguas interiores. Merece el título que le han dado, "Río Principal, Estados Unidos".

La ubicación de Greenville es excelente en el río, no sólo porque está poco antes de la desembocadura del Arkansas, sino también porque a diferencia de muchos puertos fluviales tiene una amplia bahía, que surgió a raíz de un cambio en el curso del río durante una inundación en 1927.

Los lancheros del Mississippi se jactan de que ellos enseñaron a los europeos el método de remolcar empujando. Aún así, Europa es la primera en el mundo en emplear vías fluviales costeras e interiores para el transporte y ha estado haciéndolo durante siglos. Muchos canales unen los numerosos ríos cerca de sus fuentes. La ruta más importante es la del río Rin de 513 millas, que fluye desde su cabezal de navegación en Basel, Suiza, hacia el norte, a través de Alemania, hasta su delta al sur de Holanda en el Mar del Norte no lejos de Rotterdam.

El Elba, no tan profundo como el Rin ni con un flujo de agua tan constante, se clasifica en segundo lugar en importancia comercial. Nace en Checoslovaquia y pasa a través de Alemania Oriental y Occidental, sirviendo las ciudades de Praga, Dresden, Leipzig y Hamburgo en estos tres estados. El Rin y el Elba, junto con el Weser, que se vacía en el Mar del Norte, han contribuido enormemente al potencial económico y militar de Alemania.

Aunque domina Europa Sudoriental, el largo Danubio lleva menos de una sexta parte del tráfico del Rin.

Otros ríos navegables de Europa son el Oder, de Polonia y Alemania Oriental, el Sena, Loira y Garona de Francia. Las principales barreras para los viajes y el comercio en estos ríos y en los ca-

na'es que los unen no son físicas sino políticas, las fronteras internacionales hechas por el hombre. Sin embargo, las uniones aduaneras, las asociaciones de libre comercio y los mercados comunes las están sobrepasando. La unión aduanera alemana Zollverein, formada en 1834, fue el fundamento del ex-imperio alemán. La actual comunidad económica europea (el Mercado Común) y la Asociación Europea de Libre Comercio, están haciendo lo mismo para un área mayor. Actualmente la barrera que hay en Europa no es entre naciones, sino entre Oriente y Occidente, entre ideologías económicas, entre capitalismo y comunismo, pero esta barrera también puede estar viniéndose abajo.

Lanchones oceánicos

Estados Unidos está dando la pauta ahora en transporte de lanchones oceánicos. Esto ha sido estimulado por la creciente importancia de las fracciones de nuestra nación alejadas de Estados Unidos continental; los estados de Hawái y Alaska, y la populosa comunidad de Puerto Rico. Las nuevas naciones isleñas del Caribe, como Jamaica y Trinidad, también necesitan transporte acuático, especialmente de materia prima de bajo costo para la construcción y la expansión industrial.

Greenville, Mississipi, es un centro del tráfico de remolque de lanchones oceánicos hacia el Caribe, gran parte de los cuales se construyen en la costa del golfo, especialmente en Galveston, Texas, desde donde han salido unidades tales como el "Hawái" de 5.000 toneladas de peso muerto, dedicado a transportar fertilizantes al estado cuyo nombre lleva, trayendo de vuelta azúcar, piña elaborada y frutas cítricas. Otro lanchón construido en Galveston en el mismo astillero fue el sofisticado transporte químico "Ponciana" de 385 pies de eslora, 56 de manga y 26 de calado con una capacidad de 5.500 toneladas cortas. Fue construido para transportar butadieno, usado en la fabricación de pintura y goma sintética.

Otro centro para la industria de lanchones de Puget Sound, que sirve a Alaska y en menor grado a las islas hawaianas. Un gran lanchón fue construido en

Seattle, para el transporte de los toneles y el equipo de la nueva línea petrolera de los campos petrolíferos en Prudhoe Bay, en la costa norte de Alaska hacia Valdez en la costa sur. Debido a que la construcción de esta tubería ha sido retrasada por motivos ecológicos, el lanchón ha sido convertido para utilizarlo como transporte de fertilizantes, fruta y azúcar entre Portland, Oregón y Hawai.

Los lanchones americanos en aguas interiores generalmente son remolcados por la popa (empujados). En los océanos, los buques normalmente son remolcados por la proa (arrastrados). Sin embargo, el remolque de popa está siendo usado cada vez más en los océanos. Los lancheros europeos, incluso en sus ríos, siguen usando el método de remolque de proa.

Nuevos tipos de buques

La tendencia básica en el diseño de construcción naval durante los últimos 25 años ha sido hacia tipos especializados de tonelaje cada vez mayor. Este ha sido el caso de los petroleros, buques containers y los nuevos tipos para el gas licuado natural (LNG). Ha habido algunas notables excepciones a esta especialización. Una de éstas es el petróleo gran mineral (OBO), capaz de transportar cualquier tipo de materia prima, líquida o seca. Otra es el minibuque de George Livanos, un armador griego que usó por primera vez este tipo en el Mediterráneo Oriental, principalmente entre las islas griegas. Estos buques de alta mar, de construcción japonesa de 3.000 toneladas, equipados para transportar containers y tripulados solamente por 8 hombres, zarpan ahora dos veces a la semana de Greenville, Mississipi, hacia puertos del Caribe, incluyendo la zona del canal.

La revolución que está produciéndose en el transporte oceánico no puede ilustrarse mejor que por la gran cantidad de nuevos tipos de buques mercantes aparecidos en escena desde 1967, en tanto que no han nacido buques de guerra de tipo radicalmente nuevo en este período. Los submarinos portadores de misiles Polaris estadounidenses y los destructores soviéticos con misiles superficie-superficie ya tienen más de un decenio de antigüedad. No obstante la aparición

en los mares, en los últimos 5 años, de una poderosa Armada soviética, el buque mercante sigue siendo el elemento dinámico del poder marítimo.

El más novedoso y exitoso de los nuevos diseños de buques mercantes ha sido la clase LASH (Lighter Aboard Ship), creada por el constructor naval Jerome L. Goldman de Nueva Orleans. Tal como en el caso del buque container los intereses navieros europeos adoptaron rápidamente este nuevo tipo y en este momento hay tantos barcos LASH de construcción y bandera extranjera como americanos.

Las naves LASH operan desde la costa del golfo, transportando a Europa lanchones cargados principalmente con productos de pulpa de madera en Natchez, río Mississippi arriba, o en la ciudad de Panamá en la costa del golfo de Florida. Estos lanchones vuelven con carga general o vacíos.

El Seabee es una especie de cuasi-LASH de gran tamaño adoptado por Lykes Brothers de Nueva Orleans, una de las líneas subvencionadas más exitosas de Estados Unidos. Tres buques de este tipo fueron construidos en el antiguo astillero Bethlehem en Quincy, Massachusetts y pertenecen ahora a General Dynamics Corporation. Están diseñados para transportar containers y carga surtida como también lanchones. Actualmente los Seabees son los buques más grandes de bandera americana con excepción del petrolero "Manhattan".

Los tres buques Seabees de Lykes, junto con su flota de lanchones, 38 por buque, valen en total más de 125 millones de dólares. Cada uno es capaz de transportar 24.500 toneladas de carga, a 20 nudos. Su eslora es de 875 pies y su manga, de 106, es lo suficientemente angosta para permitirles el uso del Canal de Panamá de 110 pies de ancho. El ascensor de popa tiene capacidad de carga pesada para 2.000 toneladas. Los lanchones tienen 97½ pies de eslora y 35 de manga.

Un estudio por computación hecho en 1968 por el Departamento de Transportes de Lytton Systems, Inc. ha demostrado en forma palpable lo inútil y arriesgado que es hacer pronósticos en el mundo marítimo. Su objetivo era pronosticar las necesidades de navegación para los

próximos 75 años. En el informe final de este estudio, no había una palabra sobre transportes de gas licuado natural. Sin embargo, se han convertido en tipo más solicitado debido a la creciente escasez de petróleo líquido y gas natural, sobre todo en Estados Unidos, y especialmente con la importancia que se da a la ecología en este país.

Estados Unidos se ha quedado atrás en el desarrollo de este tipo de buque mercante, ya que el transporte de gas natural dentro del país se ha efectuado principalmente por tuberías. Sin embargo, la primera transformación de un buque como transporte de gas, el "Methane Pioneer" fue realizada por la comunidad marítima estadounidense en 1951. Los expertos navales europeos, especialmente los franceses, han marcado la pauta en la construcción de transporte tanto para gas propano como para gas natural.

Ahora, según parece, se necesitarán 90 buques del tipo LNG para 1990. El costo de cada uno de ellos será del orden de los 60 a 70 millones de dólares y si se incluyen las complejas instalaciones de almacenamiento y bombeo, éste puede ser superior a los 25 billones de dólares en los próximos 15 años, una suma que está fuera del alcance aún de las grandes corporaciones petroleras. Las compañías de servicio de gas, la comunidad bancaria y los gobiernos probablemente tendrán que participar en la pesada capitalización LNG.

Dos nuevos tipos de buques para el transporte de materias primas también han empezado a cobrar importancia en los últimos cinco años. Uno es el transporte petróleo-granel-mineral (OBO) que desde 1967 ha tenido un ritmo medio de crecimiento del 40%, mientras que el del transporte a granel convencional ha sido solamente del 20% y el de la flota mundial del 8%.

La flexibilidad de operaciones de la clase OBO ha sido su razón de ser. El tipo tiene una desventaja en su costo de construcción de alrededor de 115 dólares por tonelada en comparación con 100 dólares para el petrolero, 104 para el transporte de carga seca a granel y 108 dólares para el tipo petróleo mineral.

Un segundo tipo de transporte de mineral en empleo acarrea minerales metálicos bajo la forma de una mezcla pastosa, una suspensión de los sólidos en un líquido susceptible de ser bombeado. Este método está siendo desarrollado por Marcona Corporation con amplias reservas de mineral de hierro en Perú. El "San Juan Explorer", un transporte de mineral de 106.000 toneladas, ha sido transformado en Japón como transporte de mezcla con 142.000 toneladas de desplazamiento, capaz de bombear 778 toneladas por hora. El único otro buque de este tipo en servicio es el "Marconaflo Merchant", de 51.000 toneladas, perteneciente a la misma compañía y transformado también en Japón en 1970.

Estados Unidos extrae ahora más de una sexta parte de su petróleo desde aguas costeras y de la plataforma continental, y la perforación en el mar está aumentando en el resto del mundo, especialmente en el Mar del Norte, el Medio Oriente e Indonesia. La perforación de pozos y el apoyo de las plataformas de extracción han creado el requisito de una nueva clase de buques pequeños para servir este sector de la industria petrolera.

Un buque de este tipo fuera de lo común es el "Duplus" de construcción francesa. Se trata de una plataforma marítima autopropulsada de 700 toneladas de peso muerto con casco catamarán. Es empleada en tareas de ingeniería en el mar, aparte de la verdadera perforación. Mediante lo que se conoce como fondeo dinámico puede ser mantenida constantemente en posición sobre un lugar determinado gracias al empleo de computadoras. Su campana de inmersión de 23 pies de ancho puede ser arriada desde el interior del casco. Un tipo más convencional de buque de apoyo es el "Princess Margaret", un barco de cubierta abierta que puede llevar 750 toneladas de equipo.

Sin embargo, los americanos han abierto el camino en la construcción de equipos de perforación en el mar. El primer lanchón sumergible de perforación fue construido en 1934 en el astillero de Bethlehem Shipbuilding Company, en Beaumont, Texas. Desde esa fecha, este astillero ha estado produciendo equipos para la explotación del petróleo y el úl-

timo fue el buque de perforación "Cyclone" que también es mantenido en posición mediante impulsores de hélice controlados por computadora, y la plataforma de perforación "Storm Drill VII".

Ejemplos de naves de apoyo de plataforma petrolífera de tipo grande son el "Glomar Conception" y el "Glomar Grand Isle", de 6.000 tons. construidos en Orange, Texas, por Global Marine Incorporated. Esta compañía es dueña también del "Glomar Challenger", uno de los dos buques oceanográficos cuyas realizaciones han superado las de cualquier otro barco de este tipo bajo cualquier bandera. El "Glomar Challenger", de 10.500 toneladas está equipado con un aparejo de taladro que tiene 194 pies sobre la línea de flotación, ha perforado el fondo del océano a profundidades superiores a los 20.000 pies y ha traspasado la corteza terrestre en 3.200 pies.

El otro caso notable es el buque de investigación USNS "Mizar" operado por el Comando de Transporte Marítimo Militar por cuenta de la Dirección de Investigación Naval. Localizó los restos del submarino "Thresher" a propulsión nuclear, frente a la costa de Nueva Inglaterra en 1964 a 8.000 pies de profundidad y el "Scorpion" (SSN-589) en 1968 como a 400 millas al sudoeste de las Azores a 10.000 pies. Ayudó también a encontrar y recuperar la bomba H perdida frente a Palomares, España, en la primavera de 1966. Levantó al hundido "Alvin" (su compañero frente a Palomares y a la nave cuya tripulación encontró la bomba H), después que ese sumergible profundo se hundió sin pérdidas de vidas en 5.000 pies de agua frente a Cabo Cod. Chester L. Buchanan, un científico civil del Laboratorio de Investigación Naval, Washington D.C., dirigió todas estas operaciones de rebusca y rescates profundos en el mar. El buque estaba tripulado totalmente por civiles, ingenieros del Departamento de la Armada y tripulación del Comando de Transporte Marítimo Militar.

Buques de pasajeros

En diciembre de 1929, había 56 zarpes de buques de pasajeros a través del Atlántico Norte. En 1967 sólo nueve. Los cinco años siguientes vieron el virtual fin

de este tráfico que en su tiempo fuera floreciente. En 1970, solamente el 3% de los pasajeros del Atlántico Norte cruzaron en barco. El resto fue por aire. En la edición de 1971 de "Marine Transport", la autorizada publicación de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OECD), la inclusión de naves de pasajeros bajo la sección "Demanda de Servicios de Navegación" fue eliminada. El avión transoceánico inició la declinación del tráfico de pasajeros de superficie a través del Atlántico Norte; el jumbo jet, le dio el golpe final.

Durante varios años hasta 1972, la mayor parte de los buques de pasajeros de esta ruta habían sido empleados en tráfico de cruceros durante los meses de invierno. Ahora todos son empleados para este fin durante las cuatro estaciones del año, con excepción de aquellos bajo bandera americana. Estos, incluyendo el prestigioso "United States", tuvieron que ser desarmados y dos, el "Argentina" y el "Brasil", fueron vendidos a la Hilland-America Line. No obstante su subsidio de operación, los dueños americanos hallaron que sus buques de pasajeros no eran provechosos incluso en el negocio de cruceros donde los barcos extranjeros estaban obteniendo buenos beneficios. La razón era, tal como lo definió un ocurente oficial americano licenciado, "los pasajeros pagados", refiriéndose al inmenso y costoso departamento de camareros.

Si bien esta importante ruta de viaje ha desaparecido ahora, aún existe el servicio de buques de pasajeros en otras partes del mundo, por ejemplo, en los largos viajes desde Europa a Sudáfrica e India y especialmente, en las rutas de inmigrantes a Australia, Nueva Zelandia y Sudamérica. Todavía se efectúan viajes de peregrinos islámicos desde Africa del Norte, Pakistán e Indonesia hacia La Meca. El servicio europeo de viajes cortos en ferry, en que los buques transportan tanto a los pasajeros como a sus automóviles, es floreciente.

Ofrecer descanso y lujo, no transporte, es ahora la orientación del negocio de naves de pasajeros. En su mayoría este tráfico sirve a los Estados Unidos, aunque la próspera Europa está convirtiéndose en una creciente fuente de negocio de cruceros.

El punto de partida de los cruceros se ha desplazado en gran parte desde Nueva York a Miami, debido a su proximidad con el Caribe, la popular región de viajes cortos. Pero también están produciéndose cada vez más, a medida que los pasajeros aumentan. Los viajes combinados por mar y aire han ampliado las zonas de crucero corto. El costo de uno de placer es desde 35 a 60 dólares diarios, según las acomodaciones.

Los noruegos han sido los que han tenido más éxito en esta empresa marítima. El buque más moderno dedicado exclusivamente a viajes de cruceros es el "Royal Viking Star", construido en Finlandia para un armador noruego y entregado en 1972; es el primero de tres de su misma clase. Este buque de 22.000 toneladas a propulsión diesel puede llevar 550 pasajeros. Su velocidad es de 21,5 nudos.

Banderas de conveniencia

La flota mercante más grande del mundo lleva ahora la bandera de un país no marítimo, Liberia. Esta flota que ni siquiera existía antes de 1949, está creciendo ahora a una asombrosa razón anual de más del 11%. Otra nación no marítima, Panamá, cuya flota data solamente desde 1921, se clasifica undécima en tonelaje entre las marinas mercantes del mundo, pero ahora su crecimiento se ha hecho más lento.

En realidad estas flotas no son nacionales sino internacionales. Ambas fueron creadas por intereses marítimos americanos para evitar las restrictivas leyes de navegación de Estados Unidos. La comunidad marítima mundial generalmente se refiere a ellas aplicándoles el término "bandera de conveniencia". También las mencionan con el nombre de "banderas de necesidad", "banderas libres", u otros no tan corteses, según el punto de vista que se tenga sobre la controvertida costumbre de usar banderas extranjeras.

La historia de la creación y crecimiento de estas flotas internacionales en los océanos libres es fascinante, pero ha sido enmudecida en vista de la oposición a este concepto por parte de los intereses navieros en los países marítimos de Europa y de la Unión de Marineros Americanos

quienes reclaman que por esa causa han perdido sus trabajos en buques pertenecientes a americanos.

Sin embargo, un hombre ha llevado adelante abierta y exitosamente la batalla por el principio de las banderas libres sobre los mares libres. Se trata de Erling D. Naess, ciudadano estadounidense, noruego de nacimiento y por largo tiempo presidente de la Naess Shipbuilding Company que opera buques de carga a granel bajo diversas banderas, incluyendo la de Liberia. Por más de una década llevó casi solo el peso de la batalla, pero en 1958 cuando entró en las Cortes Federales de Estados Unidos y la Corte Internacional de Justicia, la Corte Mundial de las Naciones Unidas, recibió ayuda del Comité Americano para banderas de necesidad. Este grupo fue formado por 15 compañías petroleras, industriales y navieras que por largo tiempo se habían dedicado a efectuar operaciones bajo banderas liberianas y panameñas. Su objetivo era presentar un frente unido de relaciones legales y públicas contra los intereses marítimos europeos y de las uniones marítimas americanas. Naess, cuya compañía era miembro de este grupo, fue elegido presidente.

Las batallas legales entre los dueños Pan Lib Hon y sus oponentes americanos fue solucionada finalmente en 1963 a favor de los defensores de las banderas de conveniencia en base al tradicional punto de vista del derecho internacional, en el sentido que los mares son libres y las naciones pueden usarlos como deseen.

Naess, ahora retirado, ha escrito un interesante relato personal de sus luchas en un corto libro llamado "La Gran Controversia Pan-Lib-Hon: la lucha sobre banderas de navegación", el cual comprende testimonios y documentos tanto propios como de sus aliados y oponentes, y asimismo sus propios puntos de vista personales. El libro llena lo que había sido un prolongado vacío en la historia posterior a la Segunda Guerra Mundial.

Un sector de propiedad americana de las marinas mercantes liberiana y panameña es llamada la Flota de Control Efectivo de Estados Unidos. Su historia y operaciones actuales ha sido hábilmente relatada por el teniente Sidney W. Emery, Jr. de la Armada de Estados Unidos, en "Naval Review" de 1970.

Algunos aspectos actuales de ese vasto y eficiente sector del transporte oceánico mundial y la necesidad de revisar el concepto de control efectivo de Estados Unidos también fueron discutidos en "Naval Review" 1969.

Recientemente, el concepto ha sido definido de nuevo. De acuerdo con el informe del Comité de Encuesta sobre Navegación, presidido por Lord Roshdale, publicado en Londres en mayo de 1972, seis características comunes distinguen el uso de la bandera de conveniencia:

1) El país de matrícula permite la posesión y control de sus buques mercantes por extranjeros.

2) El acceso a la matrícula es fácil. Un buque puede ser registrado en la oficina de un cónsul en el extranjero. No hay restricciones para la transferencia de matrícula a opción del dueño.

3) No se cobra impuesto sobre los ingresos de los buques o éstos son bajos. Un derecho de matrícula, más derechos anuales, ambos en base al tonelaje, son normalmente los únicos cobros que se hacen. Puede ser también que se conceda a los dueños una garantía o acuerdo aceptable respecto a una futura liberación de impuestos.

4) El país de matrícula es una pequeña potencia, la cual en ningún caso necesita de todo el tonelaje registrado para su tráfico nacional.

5) No hay restricciones para tripular los buques con extranjeros.

6) El país de matrícula no tiene el poder ni la maquinaria administrativa para imponer reglamentaciones gubernativas o internacionales o para controlar las compañías mismas.

Poco es lo que ha variado la modalidad de empleo de las banderas de conveniencia desde 1958 o realmente desde 1949, fecha en la cual fue introducida la bandera liberiana. Algunas otras naciones han adoptado este método, pero no tantas como podría esperarse considerando sus atractivos para una nación pequeña. Liberia y Panamá todavía son los dos únicos países con banderas de conveniencia importantes.

Las tarifas para matricularse bajo bandera de conveniencia significan poco para los dueños de los buques, pero pue-

den representar una parte importante del ingreso nacional de estos pequeños países de matrícula. En 1969, los ingresos de Liberia por ese concepto fueron de 5.140.000 dólares y los de Panamá, de 850.000; ambas cifras se han duplicado desde 1958. La cifra liberiana representa el 1,6% del producto nacional bruto y más del 3% del valor de sus exportaciones.

Varias otras naciones pequeñas, impresionadas por el éxito de Liberia, han ofrecido sus banderas para fines similares, pero solamente una, Chipre, ha experimentado un crecimiento prolongado. Chipre es una bandera de conveniencia "natural", una pequeña nación insular mediterránea, cultural y geográficamente cercana a la marítima Grecia. Esta es económicamente dependiente de Estados Unidos y no puede darse el lujo de emprender ninguna acción en beneficio de sus armadores que pueda en alguna forma producir una dificultad diplomática con esa nación. Pero las actividades marítimas de esos armadores no sólo sirven a Estados Unidos en transporte de materias primas; sus buques llevan cualquier tipo de carga, van a cualquier parte y benefician a cualquier país. Por lo tanto, necesitan usar la bandera de una nación no comprometida con Estados Unidos.

Durante la guerra de Corea, Grecia prohibió a sus buques llegar a los puertos de China Comunista. Pocos buques griegos entran todavía en aguas cubanas y virtualmente ninguno fue usado para abastecer a Vietnam del Norte. Pero la mayoría de los que figuran en lista negra con prohibición de entrar a puertos de Estados Unidos por servir a Cuba izan ahora la bandera chipriota. En septiembre de 1970, los buques incluidos en esta lista negra eran: 75 chipriotas, 42 británicos, 21 polacos, 8 yugoslavos, 6 italianos y 6 griegos. El crecimiento de la flota de bandera chipriota ha sido uno de los hechos marítimos más importantes de los últimos cinco años. Actualmente, cuenta con más de 2 millones de toneladas de peso muerto, ubicándose entre las de Polonia y Finlandia.

Ninguna de las otras banderas de conveniencia recientes ha igualado el éxito de Chipre, porque ninguna fue capaz de conseguirse el respaldo de países como

Estados Unidos y Grecia. La flota del Líbano creció rápidamente por un tiempo a comienzos de la década del sesenta. Pero por no imponer un límite máximo de edad a los buques aceptados en su matrícula, pronto adquirió mala fama por las pérdidas sufridas y no hubo más compañías navieras de renombre interesadas en usar esa bandera. Además el hecho de que un buque de bandera libanesa fuera el único detenido por la Armada de Estados Unidos durante la crisis cubana de 1962 contribuyó al rechazo de la flota.

Las "flotas de refugios contra los impuestos", compuestas principalmente por buques de naciones marítimas registrados en algunas de sus pequeñas colonias, están creciendo rápidamente. A mediados de 1971, 204 barcos de casi dos millones de toneladas de peso muerto fueron registrados en Bermuda, las Bahamas y Gibraltar y 100 buques, 11 millones de toneladas de peso muerto, en las Antillas Holandesas. Desde el momento en que ni Gran Bretaña ni Holanda permiten que sus naves sean registradas bajo banderas de otras naciones, sus crecientes flotas de "refugios contra impuestos" son una confirmación de que si no existiera el concepto de banderas de conveniencia, éste habría sido inventado.

Los intereses griegos, americanos, y recientemente de Hong Kong poseen el 70% de todo el tonelaje bajo banderas de conveniencia. Chinos de Hong Kong, Y.K. Pao y C.Y. Tung, igualan ahora a griegos como Onassis y Niarchos, en sus empresas.

El tonelaje actualmente registrado bajo una u otra bandera de conveniencia es de 86.6 millones de toneladas de peso muerto o 19,3% del total mundial. En 1959, esa cifra era de 13,6%.

En vista que por naturaleza la navegación es una industria internacional, la ventaja de matricularse bajo banderas de conveniencia son obvias y ya se han hecho notar. No todas son de carácter financiero. Una de las más importantes es independizarse de la interferencia de los Estados de pertenencia. Así puede mantenerse la tradición de reserva y autodependencia de las empresas de navegación y la oposición a la dirección del gobierno. Hay también mayor libertad bajo las banderas de conveniencia para uti-

lizar los mercados internacionales en cuanto a construcción y reparación de buques y compra de buques de segunda mano.

La ventaja más importante sin embargo es que en caso de guerra o de una emergencia, los buques estarían menos expuestos al control del gobierno del armador. Dado que la gran mayoría de los buques bajo bandera de conveniencia pertenecientes a estadounidenses no son apropiados por naturaleza para usarlos en apoyo logístico naval y son empleados en rutas comerciales distintas de las que llevan a Estados Unidos hay que ofrecer interesantes incentivos a los armadores para que sigan tales como garantía de riesgo de guerra, para que continúen bajo control efectivo de los Estados Unidos. En comparación con las banderas nacionales, la única desventaja de las de conveniencia es la limitada disponibilidad de facilidades diplomáticas y consulares en el mundo. Como consecuencia de ello los buques con bandera de conveniencia todavía evitan la mayoría de los puertos de los países comunistas.

Las esperanzas de Erling Naess, como lo expresa en el último capítulo de su libro, eran que en retribución por haberse liberado de los controles burocráticos, las flotas de bandera libre encaminarían al mundo marítimo al logro de mayor bienestar y seguridad, no solamente por los hombres dedicados a la solitaria ocupación de tripular los buques sino también por los pueblos de todas partes del mundo que necesitan estos buques. Estas esperanzas no se han realizado y la razón principal es que un noble interés nunca ha sido motivo suficiente para que una profesión o empresa se autocontrole. La presión debe venir desde afuera y en este caso debe desbordar el interés nacional. Pero el derecho internacional tradicional y el concepto de libertad de los mares actúan contra esto. El mayor problema del mundo, actualmente, no es el control de la energía nuclear, sino la vigilancia internacional de las rutas marítimas de navegación, de las áreas pesqueras y de los desarrollos de extracción de petróleo bajo el mar. No es mucho lo que se ha progresado en solucionar este problema y al mismo tiempo sigue aumentando el tamaño y cantidad de buques mercantes

y flotas pesqueras, así como los de las regiones marinas dedicadas a la extracción de petróleo.

Marinas Mercantes: URSS y EE.UU. Embarques de trigo americano a la URSS

El año 1972 fue sobresaliente para la Marina mercante de la URSS, pues en noviembre se anunció en Moscú que esta flota había llegado a más de los 16 millones de toneladas brutas registradas y había desplazado a la bandera de la flota americana del quinto lugar entre las flotas del mundo. Solamente Liberia, Japón, Gran Bretaña y Noruega superan ahora a Rusia en tonelaje.

Lo más importante, tal vez, son los tipos de buques mercantes que están siendo construidos ahora para la Unión Soviética. Esa flota mercante es y aparentemente seguirá siendo de buques convencionales. Los de carga seca actualmente mandados a construir van desde los fluviales de 2.100 toneladas a los de alta mar de 14.000 toneladas. En comparación, solamente hay ocho buques de carga estadounidenses no containers en construcción y se trata de portalancones de 39.000 toneladas de peso muerto. Los soviéticos han iniciado la construcción de 33 containers, pero casi la mitad sólo son parcialmente containers, únicamente cuatro tienen más de 15.000 toneladas de peso muerto. Por otra parte, en Estados Unidos, 29 buques containers totales están construyéndose y van desde las 16 a las 21 mil toneladas. Los soviéticos tienen cuatro petroleros de 150.000 toneladas mandados a construir, pero las compañías de bandera liberiana han ordenado 96 de este tipo, todos de más de 200.000 toneladas (más de la mitad de estos nuevos buques liberianos pertenecen o son financiados por americanos). Noruega tiene encargados 37 petroleros, también de más de 200.000 toneladas de peso muerto. Rusia no tiene naves clase OBO y solamente unos pocos transportes a granel en construcción.

Pero la Marina soviética ha hecho grandes progresos en aspectos no tan fáciles de evaluar. Ya no es una flota únicamente nacional como cuando fue comentada en "Naval Review" 1969. Los rusos se convirtieron en una tercera nación de

transporte marítimo con su ingreso al comercio de lana australiana en 1968 y dio más importancia a ese papel cuando los puertos de Estados Unidos en la costa del Pacífico fueron abiertos a su línea del Lejano Oriente en 1970 para el transporte de carga entre Estados Unidos y Japón. Ahora tiene acceso a cuarenta puertos americanos disponibles en ambas costas y los Grandes Lagos, constituyendo notables excepciones aquellos donde están ubicadas grandes instalaciones navales.

La apertura de estos puertos fue activada por las negociaciones para la venta de grano y trigo americano a la URSS. Esto también trajo consigo un cambio importante en la política marítima exterior de Estados Unidos. En 1971, los rusos hicieron proposiciones referentes a la compra de granos para la alimentación de ganado con la intención de levantar el nivel de vida del pueblo ruso agregando carne de vacuno a su dieta. Sin embargo, la mala cosecha de ese año obligó a los jefes soviéticos a cambiar ese encargo por trigo para el consumo humano y aumentar el monto de la compra. Como parte del contrato, se llegó a un acuerdo específico de que un tercio de las cargas de trigo, serían transportadas en buques soviéticos, otro en naves de bandera estadounidense y el restante en barcos mercantes de otras naciones. Esta maniobra, producto del ingenio de Henry Kissinger, fue necesaria principalmente para obtener el acuerdo de las uniones de trabajadores marítimos de Estados Unidos que en 1963 habían malogrado otra venta de trigo en gran escala a Rusia.

Mediante este acuerdo de embarque, el gobierno de Estados Unidos ha dado públicamente su consentimiento a la discriminación en el tráfico oceánico, lo que significa favorecer a buques que navegan con bandera de una o más naciones en desmedro de todas las demás.

Esto se opone a la política de libertad y no intervención para los embarcadores en el empleo de los buques de carga. No puede dejar de ser un elemento de preocupación para naciones marítimas tales como Gran Bretaña, Noruega y Grecia, antiguos socios de Estados Unidos en la OTAN.

El costo medio de embarcar trigo en un buque de bandera americana, al 31 de diciembre de 1972, era más de 15 dólares por tonelada; en los buques de bandera extranjera es alrededor de 10 dólares. El contribuyente americano tendrá que bonificar el transporte de trigo a Rusia en buques estadounidenses, pues los negociadores soviéticos se negaron a responsabilizarse de toda diferencia de costo.

El primero que zarpó con trigo para la Unión Soviética fue un buque japonés que salió de Houston, Texas. El segundo uno británico que partió de Galveston. El primero de bandera estadounidense en zarpar fue el "National Defender" de National Bulk Carriers, también desde Houston. Su embarque había sido retrasado esperando que terminaran las negociaciones de precio entre EE.UU. y la URSS.

El primer barco soviético en cargar, nuevamente en Houston y después del "National Defender", fue el "Kasinov", de 12.200 toneladas de peso muerto, 17 nudos, construido en Finlandia en 1962. Venía en viaje desde Cuba cuando fue desviado a Houston sin llevar las cartas de la bahía de Galveston; tal vez se trata de un precipitado movimiento de buques con repercusiones políticas. Uno de bandera polaca recién había cargado en las afueras de Galveston.

Queda por verse si habrá suficientes buques de bandera estadounidense o incluso soviética para cumplir con el acuerdo de embarque. Los de bandera estadounidense ya están muy comprometidos en el transporte de trigo a Bangladesh. Tal como se hizo en el caso del "Kasinov", los soviéticos podrían retirar buques de otras rutas comerciales para cumplir con su cuota e incluso con la de Estados Unidos si posteriormente se llegara a un acuerdo al respecto. Esto podría dar por resultado que Rusia reemplazara a Noruega como principal portador del comercio exterior de Estados Unidos.

El despacho de trigo del medio oeste principalmente desde la bahía de Galveston, Texas, es otro indicio de la creciente superioridad económica de la costa del golfo y el valle del Mississippi sobre el noreste y California.

Estados Unidos y la pesca mundial

El informe en "Naval Review" 1969 sobre la flota pesquera soviética sigue siendo válido. Los rusos, sus satélites y también los japoneses pescan en las aguas de todo el mundo, usando fuerzas de tarea alrededor de un buque fábrica que incluyen pesqueros y otros, tanto para recoger la pesca como para transportar el pescado procesado a puertos nacionales o extranjeros.

Los rusos siguen siendo un azote para los pescadores estadounidenses, pues sus flotas pescan frente a nuestras costas. Están agotando los grandes bancos y las redadas de los americanos se han reducido en todas partes, excepto el Golfo de México, donde los soviéticos todavía no han operado, dejando eso a la creciente flota cubana. Pero como ya se había observado, los japoneses están pescando en el Golfo en grandes cantidades, a pesar de lo cual ésta sigue siendo la zona donde Estados Unidos obtiene las pescas más grandes, especialmente camarón y sábalo. El último es usado para aceite y fertilizantes.

A los Estados del Golfo de México correspondía el 27% del valor total de la pesca de Estados Unidos en 1970, seguidos por Nueva Inglaterra y los Estados del Medio Atlántico con el 20%; Alaska con el 15%; California con el 14%; Oregón con el 9%. El resto se dividió entre Chesapeake Bay, los Estados del Atlántico Sur, Hawai y las aguas interiores.

Entre 1950 y 1965, Estados Unidos bajó del segundo al sexto lugar entre las grandes naciones pesqueras, pero se ha establecido un moderado cambio en esta tendencia. Con un pequeño aumento en la pesca, este país volvió al quinto lugar en 1969 cuando la pesca noruega bajó en un 11%. En 1971, Perú fue el primero del mundo seguido por Japón, la URSS, China Continental y Estados Unidos.

La mayor parte de las grandes flotas pesqueras del mundo están dedicándose a los grandes tipos de naves, especialmente los buques fábricas, que procesan su pesca en el mar. Sin embargo, este caso no se aplica a los pescadores americanos que prefieren trabajar en naves pequeñas y desembarcar su pesca en puer-

tos cercanos para su procesamiento. Dos buques-fábricas para la pesca en aguas distantes, "Sea Freeze Atlantic" y "Sea Freeze Pacific", construidos con la ayuda de grandes subvenciones del gobierno, han representado dispendiosos fracasos y han sido abandonados. La causa de esto, reside en la porfiada oposición al cambio por parte de los pescadores americanos y a la falta de conocimiento práctico de los dueños de los buques y sus promotores, la American Export Lines, una compañía naviera que opera principalmente en el tráfico subvencionado de bandera americana.

Una excepción al carácter local de la industria pesquera de Estados Unidos es la flota atunera de la costa occidental, basada principalmente en San Diego y Los Angeles. Los buques de esta flota, tripulados principalmente por hombres de ascendencia portuguesa, se cuentan entre los de más alto tecnicismo del mundo y operan a gran distancia en el Pacífico oriental y muy abajo por la costa de América del Sur. Algunos son de más de 200 pies de eslora y con una capacidad de 17 nudos. Otros trabajan frente a la costa africana occidental. Muchos han sido arrestados y sus patrones fuertemente multados por encontrarse dentro de 200 millas de las costas de Ecuador o Perú. Estos dos países, como también Chile y Brasil, declaran que las aguas a esa gran distancia son territoriales (*).

Para evitar controversias sobre este problema de derecho internacional, que todavía no ha sido resuelto, el gobierno de Estados Unidos paga estas multas.

En 1972, Perú perdió su primer lugar en la pesca mundial, felizmente sólo en forma temporal. La corriente de Perú o de Humbolt, rica en plancton del cual se alimentan los peces pequeños, normalmente fluye cerca de la costa; el año pasado se desvió mar afuera dando por resultado que la industria peruana de pesca de anchoveta quedara virtualmente paralizada. Esto ocurre aproximadamente una vez cada 10 años cuando fuertes vientos del norte desvían la corriente hacia alta mar.

(*) La posición de Chile es otra. Tiene oficialmente reconocidas 3 millas de mar territorial y pretende 12 y el resto, 188, de mar patrimonial, con fines económicos, lo que suma 200 millas. N. de la D.

Otra situación crítica en el escenario pesquero internacional es la constante disputa sobre los derechos de pesca en las aguas que rodean a Islandia. Este pequeño país insular, de 300 millas de largo y 200 millas de ancho, cuya única industria importante es la pesca, ha declarado que el mar a 50 millas de su costa constituye mar territorial. Esto incluye gran parte de la plataforma continental de este país. Las naciones marítimas de Europa, especialmente Gran Bretaña y Alemania Occidental, no reconocen esta declaración.

Islandia ha determinado elevar su nivel de vida y ha mandado construir toda una nueva flota de buques pesqueros. También el actual gobierno islandés llegó al poder en base a una promesa electoral de imponer el límite de 50 millas. Los intereses pesqueros europeos reclaman que algunas ciudades británicas tales como Grimsby y Hull y las ciudades alemanas como Cuxhaven y Bremerhaven dependen tanto como Islandia de estas zonas pesqueras. Los británicos y alemanes desean un acuerdo de cuota pesquera, pero los islandeses no quieren saber nada de eso.

Parece que estos últimos tienen la ventaja en la disputa. Su gobierno ha anunciado que los pesqueros extranjeros que violen el límite de 50 millas serán arrestados cuando busquen refugio o ayuda en puertos islandeses. Las aguas alrededor de esta nación insular conforman una de las zonas pesqueras más inhospitales del mundo durante el invierno. El gobierno islandés ya ha anunciado que no se negará refugio y ayuda médica a los buques extranjeros, pero no se podrán hacer reparaciones. Y siempre existirá la posibilidad de arresto, aunque sólo estén tratando de buscar refugio, si el límite de las 50 millas ha sido violado.

La causa de esta situación es el mayor precio que ha alcanzado el pescado en Estados Unidos, el cual ha aumentado casi un 100% en los últimos tres años. Las aguas que rodean Islandia proveen el bacalao, que es el elemento básico de la industria de pescado congelado en Estados Unidos.

Una cantidad cada vez mayor de países, principalmente en desarrollo, están reclamando derechos territoriales de hasta 200 millas. Brasil es uno de ellos y

Perú evidentemente toma en serio su declaración. Es probable que pronto México declare este límite territorial que incluiría el Banco Campeche, la zona pesquera más rica del Golfo de México muy frecuentada por los buques estadounidenses. Australia también está considerando un límite de 200 millas, especialmente desde que las fuerzas de tarea pesqueras rusas han entrado en el rico y casi intacto Golfo de Carpentaria en la costa norte de 300 millas de ancho. Los intereses pesqueros y en menor grado, los intereses petroleros, de Estados Unidos están invocando un límite de 200 millas. Sin embargo, nuestro gobierno insiste en los límites más tradicionales de 3 ó 12 millas, temeroso de la interferencia nacional, especialmente por parte de países no marítimos pequeños en los mares libres y el comercio mundial.

Construcción naval

El período comprendido entre 1967 y 1971 fue el más espectacular en la historia de la construcción naval. Durante estos cuatro años se ordenó la construcción de 6.556 buques de más de 1.000 toneladas cada uno y 5.516 fueron entregados sin incluirse en estas cifras buques de pasajeros, pesqueros y de tipo misceláneo. El tamaño de la flota mundial creció en un 37% desde mediados de 1967 a mediados de 1971.

Una cantidad de factores contribuyeron a esta situación, siendo la razón principal la clausura del Canal de Suez durante todo este período con la consiguiente prolongación de las rutas comerciales y el aumento de las tarifas de fletes. En este período se produjo un rápido aumento del tamaño de los petroleros y de los transportes de carga seca, la introducción de la clase mineral (granel) petróleo (OBO) en el tráfico de materia prima y los buques containers y portalancones en el tráfico de línea. En tipos convencionales, la desaparición del buque Liberty trajo como reemplazo los modernos buques de doble cubierta. Una natural escasez de gas en Europa y Norte América y la importancia que se da a la ecología creó una urgente demanda de buques LNG. Los petroleros gigantes tales como los de la clase Universe Ireland, necesitaban de unas 5.000 tonela-

das para trasladar su carga cruda desde terminales como Bantry Bay, en Irlanda, a las zonas de refinación en otros lugares de Europa.

Japón estaba listo para el auge de la construcción naval y se apropió del 50% de la construcción, el resto se dividió entre unas 13 naciones, entre las que tenemos a Alemania Occidental, Gran Bretaña, Noruega, Francia y España como las más destacadas. El rendimiento de España fue casi sorprendente como el de Japón, porque en 1972 esa nación se había convertido en el tercer constructor naval del mundo, siguiendo solamente a Japón y Suecia. Yugoslavia, cuyos astilleros de construcción como los de España, no existían antes de la guerra, estaba en décimo lugar, delante de Estados Unidos. La construcción naval polaca también se ha expandido rápidamente y construye muchos buques pesqueros no incluidos en las cifras anteriores. Dentro de unos pocos años, Brasil puede encontrarse entre las principales naciones constructoras de buques. Otras que se destacan son: Taiwan, Corea del Sur, Grecia, India, Perú y Singapur.

A pesar de este auge, los últimos cinco años han sido comparativamente poco provechosos para los constructores de buques, principalmente debido a las condiciones del mundo financiero. Japón fue el primer país afectado por la devaluación de las monedas europeas y el alza del yen. Al mismo tiempo, los astilleros europeos empezaron a disputarle a este país la primacía en órdenes de construcción cuando la escasez de espacio en grada hizo perder a este último su ventaja de entrega puntual. Sin embargo, el creciente costo del material, como también de la mano de obra, afectó a esta actividad europea. El año final, 1971, presencié el colapso del auge de la construcción naval producido por una terrible baja en el tráfico mundial.

Sin embargo, el rendimiento de los constructores navales del mundo durante los cinco últimos años ha sido impresionante. Nuevos buques para cumplir con nuevos requisitos de tráfico han sido diseñados. La necesaria reorganización y reducción se ha realizado en gran escala y muchas antiguas compañías ya no están operando. La construcción naval italiana ha sido una baja nacional a este

respecto. La industria global está en mejor estado de salud que hace cinco años.

El persistente crecimiento mundial está produciendo un renacimiento en la construcción de buques. Pero no es muy probable que se vea nuevamente algo semejante a los últimos cinco años.

Los últimos años del siglo XX

Un mundo con dos armadas

En un cuarto de siglo desde la última guerra mundial, la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, que en esa guerra demostró ser una potencia terrestre digna de respeto, se ha convertido casi por necesidad en una potencia marítima de primera clase. La flota pesquera soviética abrió el camino. El pescado siempre había sido una fuente de proteínas para la dieta rusa, pero en 1945 la construcción de diques y la contaminación habían destruido las tradicionales áreas pesqueras del país, los mares interiores y los ríos. La industria pesquera soviética se vio obligada a salir a alta mar. Y al hacerlo así, ha conducido a Rusia a la grandeza marítima (*).

La derrota rusa en la guerra con Japón en 1904-1905, fue causada principalmente por el atochamiento en el ferrocarril transiberiano. Los soviéticos volvieron a aprender esta lección, luego de los problemas que tuvieron para apoyar a los chinos comunistas en la guerra de Corea, mediante el mismo ferrocarril. Luego de esa guerra, los líderes soviéticos decidieron usar el mar como una alternativa de esta línea férrea. En el Vigésimo Congreso del Partido Comunista en febrero de 1965, la estrategia soviética cambió la decisión de ampliar su colaboración con las naciones neutrales. Eso significaba tráfico de ultramar y un amplio programa de construcción naval. Hoy la Marina mercante de la Unión Soviética es la quinta del mundo y su bandera puede verse en muchos puertos del globo, inclusive en Estados Unidos.

Sólo en 1967 la Armada soviética entró a su mayoría de edad, en una forma similar y lo ha hecho tan bien, que ha

(*) Y también a la virtual destrucción de la riqueza pesquera de los países chicos, como Chile, por ejemplo.

puesto fin a un cuarto de siglo de dominación de los mares por parte de Estados Unidos. La Armada de Rusia ha seguido el modelo histórico de ser la última rama marina de una nación marítima en desarrollo que llega a su culminación y, tal vez, al fin, a su papel dominante.

Esa Armada sigue siendo un enigma, mientras que la de Estados Unidos se encuentra en un estado tan fluido que no se intentará aquí una comparación como la hecha en "Naval Review" de 1969. Además, desde entonces ha habido un claro cambio en el clima político, con el apaciguamiento y, tal vez, el final de la Guerra Fría. Por lo tanto, parece que sería más provechoso evaluar factores estratégicos, tales como la vulnerabilidad marítima de Estados Unidos, el mito de que la Unión Soviética es una potencia terrestre, su actual dependencia del mar, las catastróficas consecuencias de una guerra marítima mundial y la posibilidad de que se llegue a una igualdad marítima entre Estados Unidos y la Unión Soviética, comparable al presente equilibrio que verdaderamente permite la disuasión nuclear.

Estados Unidos tiene la costa más larga y expuesta del mundo. La terrible destrucción de buques que tuvo lugar en la costa atlántica y en el Caribe, entre enero y junio de 1942, debería mantenerse fresca en las mentes de todos los oficiales navales de Estados Unidos porque muy bien podría ocurrir nuevamente. Además Estados Unidos tiene un Estado en ultramar, Hawai, y otro, Alaska, virtualmente en las mismas condiciones, más la populosa comunidad de Puerto Rico en el Caribe. Los ciudadanos estadounidenses de estas regiones tienen derecho a la misma protección y seguridad que quienes viven en Virginia, por ejemplo, o en Iowa. Solamente la Armada de Estados Unidos puede dar esta protección y seguridad. Todos los que viven en estas regiones de ultramar se enfrentarían ante la perspectiva de pasar hambre si alguna vez se cortaran las rutas marítimas que llevan hacia ellos. Hawai, 2.100 millas hacia el Pacífico, está particularmente expuesto. La base naval soviética de Petropavlosk, en la península de Kamchatka, está solamente a 2.762 millas de Honolulu.

Estados Unidos tiene compromisos pactados con la OTAN, para apoyar a Europa Occidental por tierra y mar y en el caso de un ataque. Pero antes que ese apoyo pudiera llegar a Europa, habría que ganar la Tercera Batalla del Atlántico contra el submarino. Esto sería en gran parte como una repetición de batallas similares de la primera y segunda guerra mundiales pero en condiciones mucho más difíciles, no necesarias de describirse aquí. La proporción en costo y esfuerzo de la guerra antisubmarina aliada contra los alemanes en la segunda guerra mundial, fue de seis a uno. La próxima vez probablemente sería mayor.

Estados Unidos tiene una grave debilidad antisubmarina no muy conocida. En la primera guerra mundial, la mayor parte del potencial antisubmarino de la Armada británica se mantuvo comprometido con su flota de guerra a expensas de su navegación mercante y por este motivo Gran Bretaña casi perdió el conflicto. La misma situación se presenta ahora en la Armada de Estados Unidos, donde la mayor parte de su capacidad AS, ya sea de superficie o submarina, está dedicada a la protección de los grandes portaaviones.

Desde 1967 ha habido destructores soviéticos en el Mediterráneo disponibles para actuar en diplomacia de cañonera y mostrar su bandera, mientras que los buques de EE.UU., similares asignados a las fuerzas de tarea, no lo hacían. Al respecto, tenemos el ejemplo de los destructores soviéticos estacionados en Port Said que mantenían tranquila la entrada norte del Canal de Suez. Todas las operaciones israelíes contra Egipto debían ser efectuadas desde el extremo sur y mientras la ciudad de Suez hoy está en ruinas, Port Said sigue intacto. Al mismo tiempo, no había buques estadounidenses en el Golfo de México en 1969 y 1970 para hacer frente a las fuerzas de tarea navales soviéticas que entraron y efectuaron maniobras en esa zona.

Una guerra marítima en la actualidad, sería mucho más devastadora que una guerra nuclear. Indudablemente, la devastación nuclear sería grave, pero su extensión limitada en tamaño, en comparación con la superficie total de la Tierra, excepto por la radiación, la cual dependería del viento y las condiciones me-

teorológicas. Pero una guerra marítima, por la naturaleza misma de los buques y rutas marítimas, sería mundial.

Ya se dijo que las naves mercantes, en realidad verdaderos agentes de relaciones internacionales, forman una red que une a todo el mundo. Por ejemplo, estos buques llevan al Japón mineral de hierro desde Australia, carbón coke desde Estados Unidos y petróleo desde el Medio Oriente para formar la economía actualmente fabulosa de ese país. Rutas comerciales igualmente extensas llegan a Europa Occidental. A no dudar, un punto de cambio en la historia económica de Estados Unidos fue alcanzado en 1972 cuando la primera carga de petróleo crudo extranjero fue llevada a Texas City para refinamiento. Y ahora Estados Unidos con su mente puesta en la ecología está operando ansiosamente el gas proveniente de Argelia.

El buque más grande construido en Estados Unidos, el petrolero "Manhattan", sin su proa rompehielos fue usado por un tiempo —sin mucho éxito— como un container de almacenamiento para el trigo mandado desde Estados Unidos al hambriento pueblo de Bangladesh. India sufrió una terrible hambruna en 1944, cuando los buques que se empleaban para alimentar esa nación estaban siendo usados para los esfuerzos aliados finales en la segunda guerra mundial. En este momento, barcos de bandera soviética, americana, polaca, británica y japonesa se hallan en el área de Houston-Galveston cargando trigo para la hambrienta Rusia.

Finalmente, en todo el mundo hay automóviles europeos y japoneses, transportados por algunos de los buques más feos que se hayan botado alguna vez al agua.

Guerra oceánica y orden oceánico

Una guerra marítima detendría abruptamente este intrincado tráfico de ultramar transformando un floreciente mundo integrado en un mundo separado, económicamente paralizado y tal vez hambriento. Hay una analogía histórica que nos sirve de advertencia.

Cuando empezó la primera guerra mundial en agosto de 1914, la Marina mercante de bandera americana estaba más o menos en la misma condición en

que se encuentra actualmente; más del 90% del tráfico marítimo estadounidense era transportado por buques de bandera extranjera. Repentinamente la flota mercante alemana fue barrida de los mares y la de Gran Bretaña se retiró del comercio para fines de guerra, mientras que la navegación neutral, temerosa de los dos beligerantes, se paralizó en los puertos. El resultado fue que los productos agrícolas y los bienes procesados atiborraban los muelles y aduanas estadounidenses. Lo mismo ocurrió en el extranjero, donde los materiales requeridos por los fabricantes americanos quedaron igualmente retenidos. El país tenía productos y clientes pero carecía de buques, la industria se atochó, el desempleo aumentó y paradójicamente el día que se abrió el Canal de Panamá se cerró el mercado de acciones.

La situación hoy abarca a todo el mundo y es mucho más crucial. El tráfico oceánico ha llegado a ser tan importante en estos últimos años del siglo XX, que prácticamente hay un acuerdo tácito entre las naciones que no puede ser alterado. Las guerras limitadas han sido frecuentes durante los últimos 25 años, pero, con pocas excepciones —tal como en la guerra indo-paquistana de 1971— los buques mercantes durante tales hostilidades han seguido dedicados a sus tareas sin interferencias de las fuerzas navales.

Las Naciones Unidas vetaron el establecimiento de un bloqueo a los puertos de China Comunista en el curso de la guerra de Corea. Durante la crisis cubana, Estados Unidos aplicó la antigua doctrina de contrabando a los aviones portadores de bombas atómicas y misiles de largo alcance de los rusos, pero en una forma vacilante y casi como último recurso. Esto quedó señalado por el hecho de que el buque en ruta a Cuba elegido para manifestar esta doctrina llevaba la desvalida bandera del Líbano.

Sin embargo, el Presidente John F. Kennedy, ejerciendo el derecho de visita y rebusca sólo en forma nominal, hizo posible la más abyecta retirada que los líderes soviéticos habían hecho hasta esa fecha en la guerra fría. Pero esta victoria táctica no se convirtió en un precedente de estrategia marítima. Luego vino la no declarada guerra de Vietnam con el su-

puesto derecho de bombardear, pero no de bloquear. Pero todos los designios y objetivos, los derechos de los beligerantes en el mar, incluyendo bloqueo, declaración de contrabando, visita y rebusca, han terminado. Las leyes de la guerra en el mar, tan efectivamente empleadas anteriormente por Gran Bretaña y Estados Unidos y de tanta aplicación en las guerras limitadas, incluso aquellas correspondientes a la variedad de la guerra fría, ahora pertenecen al pasado.

Otro confuso fenómeno de la segunda mitad del siglo XX es el poder marítimo sin Armada, como el de Japón y el poder naval sin Marina mercante como el de Estados Unidos. Pero ésta no es una situación taxativa. Estados Unidos ha sido el aliado protector de Japón desde el tratado de paz de 1951. Además, en la flota de bandera liberiana perteneciente o financiada por los Estados Unidos, éstos tienen la Marina mercante más prominente del mundo.

Las banderas de Liberia, y en menor grado, de Panamá, ya no son banderas de conveniencia; son banderas de necesidad. Estos buques deben ser protegidos porque son americanos. Si los profesionales navales de Estados Unidos tuvieran el coraje naval de imponer esta verdad a los políticamente poderosos intereses de construcción naval y de navegación de bandera americana y a sus amigos del Congreso, es posible creer que el pueblo americano daría a la Armada los fondos necesarios para cumplir con propiedad su principal papel: mantener las rutas marítimas abiertas para Estados Unidos.

La venta de granos a la Unión Soviética debería dar fin al mito de que Rusia es una potencia terrestre auto-suficiente. Actualmente la dependencia soviética de los mares ha estado creciendo durante dos décadas.

Empezó con la pesca, como hemos visto, a raíz de la aniquilación y contaminación de las aguas interiores de Rusia; con la Marina mercante, debido al deterioro de los ferrocarriles por las exigencias de la guerra de Corea y con la Armada soviética después de la clausura del Canal de Suez en 1967. En 1972, parece que ellos están entrando realmente en el tráfico mundial. De hecho, las naciones de la OTAN están dando señales de preo-

cupación por la posibilidad de una alianza entre Estados Unidos y Rusia.

Actualmente, el mundo tiene una economía global, creada principalmente por los americanos con su plan Marshall, sus compañías petroleras y sus corporaciones multinacionales. El capital financiero ha sido el nervio de esta economía global, pero el buque mercante ha sido su hueso. El poder naval está trascendiendo al nacionalismo.

Lo que aparentemente se necesita ahora es una igualdad naval, semejante al presente equilibrio nuclear con la esperanza que le siga un relajamiento naval. Lo primero sólo puede lograrse mediante un resurgimiento del poder naval de Estados Unidos en la dirección correcta. Ya se ha hecho cierto progreso en lo segundo, en la esfera táctica, gracias al acuerdo de terminar con las torpes y peligrosas maniobras de buques aislados en medio de las formaciones de otras potencias, en los últimos años. La disminución de la tensión en el campo estratégico podría lograrse mediante "esferas de influencia oceánica", pero ése es un problema demasiado complicado y profundo para ser discutido aquí.

Ciertamente no todo es perfecto sobre los océanos; por el contrario, el caos está a la orden del día. Las colisiones, explosiones y hundimientos aumentan; la competencia de las tripulaciones, especialmente de los oficiales titulados, disminuye; las condiciones de tráfico en vías marítimas importantes, como el Canal Inglés, están poniéndose insoportables y los océanos, especialmente sus ricas plataformas continentales, se contemnan cada vez más.

En una carta dirigida a un corresponsal, Erling D. Naess escribe: "el gran problema del mar hoy día es su ley y orden y cómo ejercer el control sin destruir la libertad de los mares... Este problema es:

1. La implantación de medidas internacionales ya estructuradas para impedir la contaminación de los mares con petróleo. La Convención Internacional IMCO de 1954, modificada en 1969, solamente ha sido aceptada por 13 países de los 44 miembros de IMCO. Esta convención debe ser ratificada lo antes posible para obligar a la navegación mundial a cum-

plir con sus propias responsabilidades ambientales. Solamente tal ratificación puede dar fuerza legal a la convención.

2. La ampliación de las convenciones para que en ellas se incluyan otros elementos contaminadores, fuera del petróleo.

3. La conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente Humano efectuada recientemente en Estocolmo, produjo una Convención sobre asuntos marítimos que será presentada para ser aprobada por el consejo IMCO en mayo del próximo año.

4. La revisión y consolidación de los reglamentos para impedir colisiones en el mar. De particular interés en esta época es el establecimiento de rutas de tráfico en regiones peligrosas tales como el Canal Inglés, el Estrecho de Malaca, ciertas partes del Mar del Norte, etc.

5. Cooperación técnica internacional con el propósito de perfeccionar los reglamentos referentes a la seguridad de los buques, incluyendo la competencia de capitanes, oficiales de guardia e ingenieros".

Lo notable es que los Estados Unidos ha hecho un buen trabajo vigilando sus propias aguas. Hoy la plataforma costera del Golfo de México, hasta las 50 millas de la costa, aguas internacionales, con el permiso de Uds., está dividida equitativamente entre canales de acceso y áreas

de fondeo para los buques y áreas restringidas para la perforación petrolera en el mar. Esto se hizo a un bajo nivel y no al de IMCO, principalmente por acuerdo entre intereses petroleros y marítimos. Los capitanes de buques de banderas extranjeras están felices con esta medida de seguridad. Por supuesto, los buques rusos y polacos que cargan grano en las zonas de Galveston Bay están a favor de esto.

Rutas marítimas de ingreso y salida han sido establecidas frente a otros puertos estadounidenses, con lo cual se evitan desastres tales como el de 1956 ocurrido al "Andrea Doria". El tráfico marino en la bahía de San Francisco está sometido actualmente al control del Cuerpo de Guardacostas de Estados Unidos con vigilancia por radar. Los puertos de Houston y Seattle pronto serán reglamentados de igual manera, como también el área de Puget Sound en cooperación con las autoridades canadienses, como ocurre ahora en el canal de St. Lawrence.

Actualmente hay mayor reglamentación y orden en el creciente tráfico de lanchones en las aguas interiores de Estados Unidos, en una época tan libre de control como lo está ahora la navegación oceánica. Esto está lográndose mediante una legislación marítima perfeccionada puesta en vigencia por parte del Cuerpo de Guardacostas de los Estados Unidos.

De "Proceedings"

