

# MISCELANEA

## ASUNTOS MARITIMOS Y SEGURIDAD NACIONAL\*

Para mí es un honor y un placer dirigirme hoy a este distinguidísimo grupo internacional. Su interés por los asuntos marítimos merece gran crédito, no sólo porque estos asuntos son asuntos críticos sino porque Uds. han insistido en centrar la atención en ellos, a pesar de una actitud de Occidente que durante los últimos años solo pudo ser descrita como indiferente.

Su primer congreso semestral, a realizarse aquí en los Estados Unidos, está siendo auspiciado conjuntamente por dos organizaciones con las cuales he tenido un largo y estrecho contacto. La Armada de Estados Unidos y la Sociedad de Arquitectos Navales y de Ingenieros de Marina estamos muy complacidos por habernos reunido con su organización en Washington.

Hoy me gustaría analizar con Uds. algunas de mis preocupaciones en los campos estrechamente relacionados con los asuntos marítimos y la seguridad nacional. Describiré varios programas en los cuales se ha embarcado Estados Unidos, acerca de estas áreas vitales, y les informaré cómo se está desarrollando el proceso; entonces, relacionemos estas ideas con algunos temas más amplios de nuestro hemisferio y del mundo de hoy.

Como todos Uds. saben, el comienzo de esta década encontró a los Estados Unidos, y también a muchos de nuestros amigos y aliados, en las etapas iniciales de la interrupción de una larga tendencia de decadencia marítima. Evidentemente, no es ningún secreto que nuestra Marina Mercante ha sido descuidada por mucho tiempo.

Durante años habíamos encontrado medios convenientes para evitar enfrentar la dura realidad e implicancias de nuestra reducida flota mercante. Esta Administración ha tratado de cambiar esto.

Actualmente, la condición de la Marina Mercante de Estados Unidos es considerada como muy seria por la Administración Marítima, por el Departamento de Defensa y la Armada, y, en forma cada vez mayor, por la nación. Uno de los indicios más decisivos de estos cambios de percepción que debían haberse producido antes es el hecho que la flota de Reserva de Defensa Nacional (NDRF), la flota inactiva a la cual recurriríamos si todas las otras fuentes de transporte marítimo militar no fueran suficientes, ha disminuido en forma alarmante en los últimos 30 años.

Durante la guerra de Corea teníamos aproximadamente 1.400 buques en este recurso. Actualmente, la Flota de Reserva de Defensa Nacional ha disminuido en alrededor de 230 buques, de los cuales 129 son "sobrantes" de los buques Victory originales construidos durante la Segunda Guerra Mundial. Algunos de estos buques tienen casi 40 años de edad y, para decirlo sutilmente, están casi obsoletos. A mi juicio, simplemente no podemos permitir que esta baja continúe. Una Marina Mercante fuerte es vitalmente importante para nuestra economía, y su continuada baja es claramente un asunto de seguridad nacional.

No creo que hayamos llegado todavía al punto en que el gobierno de Estados Unidos tenga que meterse y hacer funcionar a la flota americana. Sí, creo que hemos llegado al punto en que debemos considerar seriamente los cambios estatutarios que respaldan la industria de construcción naval americana y aumentar la competencia americana en los mercados

---

\* Discurso pronunciado por el Sr. James Goodrich, Subsecretario de la Armada de los Estados Unidos, en el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval, Arlington, Virginia, el 15 de septiembre de 1983.

de construcción naval y de navegación del mundo.

Necesitamos que estos cambios se produzcan pronto, por una simple pero forzosa razón, y es que sin una buena Marina Mercante y el adecuado y confiable transporte marítimo que proporciona no podemos defendernos, no podemos cumplir nuestros compromisos con nuestros aliados y no podemos proteger nuestros intereses vitales. La Marina Mercante norteamericana es y seguirá siendo la única fuente y la más grande de este transporte marítimo. Más del 90% del total de la carga en tiempo de guerra debe ir por mar en buques mercantes, sin considerar donde estalla un conflicto.

Esta es la razón de por qué esta Administración apoya a una fuerte Marina Mercante y está considerando cuidadosamente planes para restablecer su vitalidad y competitividad, una competitividad que ha sido la manifiesta preocupación de todas las administraciones desde la fundación de nuestro país. La primera ley aprobada por el Congreso según la Constitución, una ley formulada por Washington, Adams, Madison y Jefferson, destinada a proteger a la joven Marina Mercante norteamericana. Nuestros Padres de la Patria reconocieron claramente que el poder marítimo no consiste en la Armada de una nación, sino también incluye una fuerte y consistente Marina Mercante, que incluya la necesaria fuerza de trabajo marítimo y las industrias de apoyo necesarias.

Los últimos acontecimientos nos han obligado a preguntarnos si nos conformaríamos dado el actual lamentable estado de nuestra Marina Mercante. ¿Podríamos recurrir a la flota de la escuadra de Estados Unidos y encontrar la flota mercante que necesitaríamos para montar una fuerza confiable? A pesar de todo, nuestra base de transporte marítimo ha disminuido radicalmente, y hasta hace muy poco el Departamento de Defensa generalmente ha ignorado el transporte marítimo.

En efecto, los planificadores militares se concentraron casi exclusivamente, hasta una fecha reciente, en estar prepa-

rados para una guerra de la Otan en Europa Occidental. Esto significó concentrarse en poder contrarrestar un conflicto bélico en el Pacto de Varsovia en pocas semanas; una guerra corta, en otras palabras. Por lo tanto, durante muchos años se dedicaron a acumular poder de combate para los primeros 60 días de guerra. Le dimos más importancia al transporte aéreo y no al transporte marítimo. ¿Cómo transportar hasta allí nuestras tropas rápidamente? Por tales razones, también se colocó previamente en Europa una gran cantidad de material.

Pero la necesidad de capacidad de nuestra flota todavía estaba poco clara. Los miembros europeos de la Otan destinaron aproximadamente 600 unidades de carga, específicamente para refuerzo de dicha organización; contábamos con por lo menos 400 de aquellos buques comunes para ayudar a Estados Unidos en el refuerzo de tropas norteamericanas y aliadas en ultramar. Estos dos hechos, combinados con la suposición de que cualquier conflicto de la Otan terminaría rápidamente, por largo tiempo opacaron la necesidad de adecuados recursos para responder a las contingencias en cualquier otra parte del mundo. Como dirían los analistas, era un grupo de suposiciones muy convenientes.

Pero actualmente ha quedado claro que no podemos centrarnos solamente en un lugar en el mundo y afirmar que éste es el lugar problemático potencial. Debemos ser lo suficientemente flexibles para satisfacer las necesidades potenciales en Europa y el Atlántico, el Pacífico Occidental, el Medio Oriente, Asia Sudoccidental y progresivamente en el Caribe, y donde quiera se produzca el desafío. Y debemos estar conscientes de que los desafíos pueden ocurrir en más de un lugar a la vez. De este modo, es importante que nos preguntemos si ¿tenemos actualmente los recursos de transporte marítimo para desplazar nuestro poder de combate fuera de los Estados Unidos? Las estadísticas muestran un sombrío cuadro. Nuestra base de transporte marítimo está sufriendo una reducción; se redujo es, probablemente, la palabra adecuada, especialmente en cuanto

a nuestra capacidad para transportar carga seca. Y el problema es particularmente agudo en áreas donde no hay instalaciones para manipular contenedores de aguas profundas.

Al no contar con una fuerte y capaz Marina Mercante y con una flota de reserva de tamaño considerable y relativamente moderna, el Departamento de Defensa ha tenido que buscar otras alternativas. Por primera vez en tiempo de paz, la Armada ahora está adquiriendo buques para satisfacer requerimientos de contingencia en tiempo de guerra. Continuaremos haciendo todo lo posible para fortalecer la Marina Mercante norteamericana.

Permítanme ser franco; el actual y lamentable estado de la Marina Mercante en nuestro país pone muy en duda nuestra capacidad para satisfacer nuestras propias necesidades en tiempo de guerra o de paz, si siempre se ve obligada a hacerlo sola. Estoy seguro de que todos ustedes conocen las estadísticas, pero me pregunto: ¿han pensado profunda y largamente sobre las implicancias?

Entre las flotas marítimas del mundo, Estados Unidos ha bajado del primero al décimo lugar; incluso, todavía produce más del 25% del total mundial de los productos comerciales transportados por mar. Después de la Segunda Guerra Mundial, los buques de la Marina Mercante norteamericana transportaban el 60% del comercio de su país. Hoy en día esta cifra es menos del 5%. En contraste, Grecia hoy transporta el 45% de su carga, Japón el 40%, Inglaterra el 34% y la Unión Soviética el 50%. Más alarmante todavía es el hecho que 4 años atrás había más buques soviéticos que norteamericanos operando en nuestro propio comercio exterior. La desalentadora implicancia de esta última estadística debería ser alarmantemente clara para cada uno de nosotros.

Alfred Thayer Mahan, el filósofo norteamericano del poder marítimo, una vez escribió: "Una Armada sin una sólida Marina Mercante es una planta que, al no tener raíces, se marchita pronto". Yo estoy completamente de acuerdo. Las Arma-

das, en primer lugar, existen para proteger el comercio, y esta sigue siendo su función principal. El comercio marítimo es el elemento vital de una nación marítima. Al descuidar nuestra Marina Mercante, y descuido es evidentemente el término adecuado, hemos dejado de lado otra de las teorías de Mahan: que el comercio de una nación en tiempo de paz es un decisivo índice de su poder de resistencia en una guerra naval. Si es así, que Dios nos ayude.

Estas estadísticas y vulnerabilidades son problemas críticos que requieren soluciones inmediatas y efectivas. A mi juicio, ninguna nación o alianza de naciones puede esperar tener alguna vez una real superioridad marítima si depende de otras para transportar su comercio. Esto debe cambiar, y debe cambiar pronto.

Pero hoy no voy a seguir dando solamente malas noticias. Afortunadamente, también puedo darles algunas noticias marítimas destinadas a gratificar sus esperanzas y optimismo. Un objetivo de gran importancia inmediata para esta nación es el restablecimiento de una clara superioridad marítima. La buena nueva es que ahora estamos realmente seguros de lograr esa superioridad marítima para el fin de esta década.

Hace dos años pusimos en marcha un programa muy ambicioso ante el Congreso, pidiendo financiamiento inicial para programas de expansión de fuerza, que dieron como resultado un crecimiento real del 25% en el presupuesto de 1983. Presentamos en el Congreso nuestro programa para aumentar a 15 el número de portaaviones y explicamos cómo queríamos comprar de una vez todos aquellos que todavía eran necesarios para que la Armada llegara a esa cantidad, porque esa era la forma de ahorrar cientos de millones de dólares. Negociamos contratos de enlace y pedimos al Congreso que enfrentara razonablemente sus decisiones, ya sea el reconocer la necesidad de una potente y moderna Armada de 600 buques, requerida para cumplir más de 40 compromisos de acuerdos y para apoyar nuestros intereses nacionales globales, o alterar nuestra

estrategia nacional, en el caso contrario. Los resultados han demostrado que el Congreso tiene bastante confianza en los planes de la Armada.

En dos años de activo debate conseguimos la votación más estrecha para una Armada de 600 buques y para el aumento de portaaviones, dando como resultado un margen de 69 votos a favor y 30 en contra. Ambos portaaviones fueron totalmente financiados en esa votación y actualmente están en construcción.

En la actualidad se están construyendo 115 buques, la cifra más alta de los últimos años. Además de esos 115 buques tenemos 516 buques activos y operativos. Evidentemente, la Armada de 600 buques va a ser una realidad en esta década. Ahora estamos conversando con el Congreso sobre la mantención de los niveles para la década de 1990. En el futuro, los Estados Unidos tendrán superioridad naval, y con esa superioridad la oportunidad de crear mayor confianza y estabilidad en todo el mundo.

Tanto nuestros aliados como nuestros posibles adversarios sabrán entonces que los mares no pueden ser usados siempre para intimidar o negar el legítimo ejercicio de los intereses vitales a aquellas naciones libres que dependen del comercio marítimo para su bienestar económico. Se garantizará el poder norteamericano en el mar; una disuasión para cualquier tipo de guerra, ya sea nuclear o convencional.

El exitoso logro de nuestros objetivos puede parecer optimista, pero creo que ese optimismo no sólo tiene que ser justificado sino también realista. A pesar de todo, a la Armada se le han confiado considerables recursos públicos; finalmente, mediante reformas e iniciativas administrativas hemos quebrado el resistente espiral de la siempre creciente escalada de costos y el aumento de precios.

Todavía hay muchas noticias interesantes para los periódicos, pero ésta ahora demuestra ser más la excepción que la regla. Tenemos bastante evidencia que cada vez documenta más nuestro éxito. En

repetidas oportunidades, como entregas rápidas, reducciones de costo y la innegable adición de importantes nuevas capacidades para nuestra flota.

El año pasado fueron entregados 25 buques a la Armada, once meses antes de lo programado, y que costaron 40 millones de dólares menos de lo presupuestado. En 1982 fueron concedidos 40 nuevos contratos de construcción naval o de importantes conversiones; este año fue la primera vez que se tiene conocimiento de que todos los buques asignados en un año dado fueran puestos bajo contrato en ese mismo año. Actualmente, más del 70% de las obras de la Armada están en marcha en los principales astilleros privados en los Estados Unidos. El altamente capacitado acorazado *New Jersey*, una de las unidades que fueron entregadas primero, es un ejemplo de que la Armada estaba en la inigualable posición de devolver al Tesoro los once millones de dólares que habíamos ahorrado durante su equipamiento.

Hay más buenas noticias. Hemos realizado algunos importantísimos cambios en la forma que efectuamos los negocios. Cuando asumió este gobierno, la Armada estaba involucrada sólo en relaciones no competitivas con casi el 90% de nuestros contratistas. ¿Por qué no hay libre competencia? Porque diez años de severas reducciones de presupuesto habían dejado a más de 30 mil importantes vendedores y proveedores fuera de la base proveedora de la Armada, ya que durante años nos vimos obligados sólo a comprar aproximadamente de 3 a 4 submarinos y 11 a 12 buques al año, y porque realmente éramos incapaces de lograr tasas económicas de producción.

Oportunamente, estos cortes nos obligaron a perder los considerables ahorros de costo y otros beneficios de la competencia. Esa situación ahora ha cambiado completamente, y con efectivos resultados. El 94% de nuestros contratos de buques para 1984 será competitivo. Actualmente, el porcentaje del total de las adquisiciones navales competitivas es más del 40%, y planificamos aumentarla al 85% dentro de dos años. Ningún otro proceso práctico

puede producir ahorro de dólares tan importantes como éstos a los contribuyentes. Con la competencia, los costos por unidad – en términos reales – han bajado substancialmente; algunos, en el orden de 15% a 30%, desde el año pasado.

Los buques están siendo entregados de acuerdo a lo planificado, antes de lo programado y a costos menores de lo presupuestado. Me imagino que muchas de estas sólidas nuevas iniciativas de administración, iniciativas que la Armada ha utilizado tan exitosamente, pueden tener una aplicación provechosa en el proceso de renovación de nuestra Marina Mercante; pero primero debemos ver que comience dicha renovación.

El registro de realizaciones de la Armada, hasta la década de 1980, nos da la sólida base sobre la cual continuar construyendo; es una fuente de gran esperanza para un futuro marítimo más firme. Evidentemente, la Armada todavía debe enfrentar muchas tareas vitales; la más importante de ellas es mantener el ritmo del programa de recuperación naval. Tengo plena confianza en que lo conseguiremos. Dicho en forma más simple, debemos y tendremos que demostrar ahora que tenemos la perseverancia para llevar a cabo nuestro propósito.

Para terminar, permitanme decir que la Armada de Estados Unidos está realmente interesada en ver que las industrias marítimas de este hemisferio y de nuestros amigos y aliados en todo el mundo recuperen su total bienestar. Sería demasiado tarde para remediar la actual situación si tuviéramos que desplegar repentinamente nuestros recursos marítimos en conjunto contra un enemigo capaz y decidido. Evidentemente, todos nuestros esfuerzos están dirigidos a evitar eso. Pero no debemos olvidar que realmente la mejor y única forma de estar seguros de que un caso así nunca se produzca es estar preparados, y esta es la razón de por qué debemos darle una atención especial a esta área tan terriblemente descuidada.

Estados Unidos es una nación insular. La historia, geografía, materias primas

y mercaderías de intercambio han determinado que esta nación debe confiar en los océanos para el comercio, y en nuestra Armada como un instrumento esencial para la seguridad nacional. Esto será siempre así. Pienso que también esto es válido para muchos de nuestros vecinos en todo el continente americano, cuyos recursos marítimos, costas y patrones de transporte de comercio marítimo hacen del libre uso de los mares un elemento crítico para sus destinos nacionales. El rol de nuestras Marinas Mercantes en el apoyo de nuestras Armadas siempre ha sido, y seguirá siendo, indispensable para la gran mayoría de los norteamericanos. Como escribiera Thomas Jefferson en 1793: "nuestra Marina Mercante es valiosa como rama de la industria, pero como una fuente de defensa, absolutamente esencial".

Sigue siendo absolutamente esencial en la actualidad, y debemos recordar que si queremos disfrutar de un futuro exitoso como naciones, que es lo que todos buscamos, ninguna institución está mejor preparada para el liderazgo en esta tarea vital que el Instituto Panamericano de Ingenieros Navales, un organismo de profesionales marítimos altamente especializados, de todas partes del hemisferio, dedicados a trabajar y a solucionar nuestros comunes problemas marítimos. Quiero desearles mucho éxito en sus vitales tareas. Estoy muy agradecido por tener esta oportunidad de compartir mis puntos de vista con Uds. hoy día, y sé que todos disfrutarán su visita aquí en Washington.

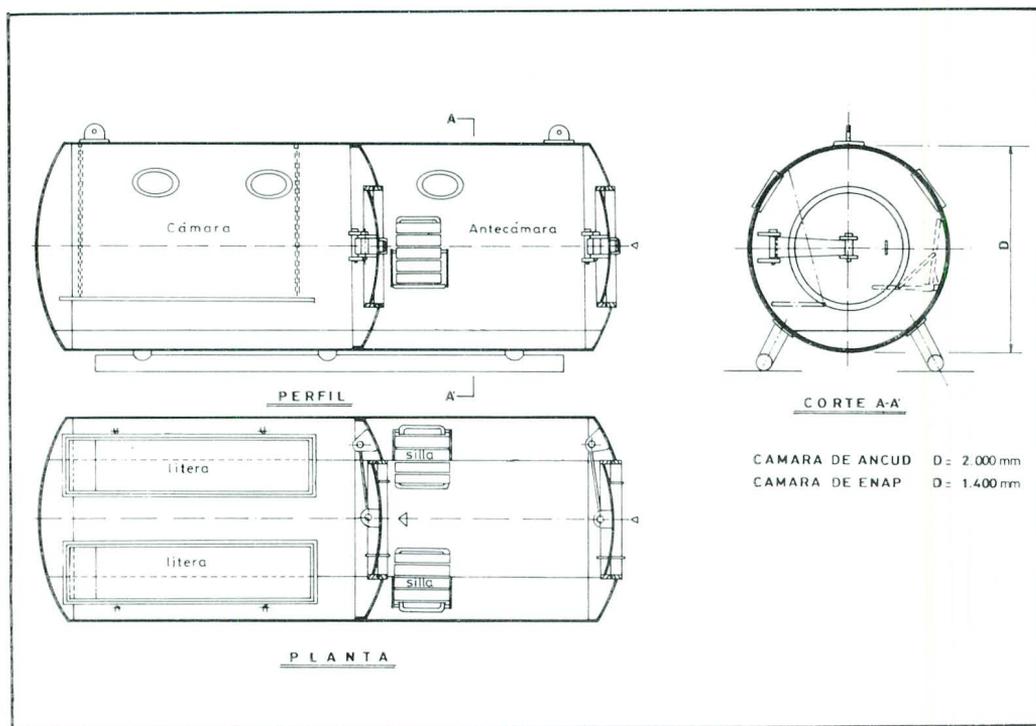
Muchas gracias.

\* \* \*

## CAMARA HIPERBARICA

La producción de ASMAR alcanza rubros que tienen una trascendencia que va más allá de lo estrictamente económico. Es el caso de sus cámaras hiperbáricas para su uso por agrupaciones de buzos a lo largo del litoral.

Con fecha 12 de octubre de 1983 ASMAR (M) hizo entrega de una cámara



hiperbárica en el puerto de Ancud de la isla grande de Chiloé. Posteriormente, el día 3 de enero de 1984, se hizo lo propio a ENAP Magallanes, para apoyar las actividades de buceo del proyecto Costa Afuera.

Con motivo de la entrega de la primera de estas cámaras, un editorial del diario *La Cruz del Sur*, de Ancud, que transcribimos, destaca los aspectos sociales de este hecho, resaltando el positivo efecto que tendrá este equipo en el desarrollo de actividades de especial riesgo, como es el buceo, sobre todo cuando se desarrolla en zonas hasta ahora desprovistas de apoyo técnico inmediato. Queda así patente una forma práctica de impulsar actividades de apoyo recíproco entre fabricante y usuario, ambas de especial significación para el desarrollo de auténticos intereses marítimos en nuestro país.

#### CAMARA DE DESCOMPRESION

*Hace sólo un par de días los habitantes de la ciudad, algunos con lágrimas en*

*los ojos, observaron una alegre caravana que mostraba la tan importante y mencionada cámara; allí estaba reflejado en forma clarísima el esfuerzo de tantos modestos hombres de mar y sus familias.*

*Sólo ellos y sus proles saben del sacrificio y dolor producidos por la "descompresión". Se terminaron las salidas a media noche a dejar bajo el agua por horas y días a los bravos buzos; los viajes apresurados contra la muerte a Talcahuano; se terminaron los llantos de madres y esposas por las largas esperas.*

*Los que tuvieron la preclara idea, los que juntaron peso a peso, todos los que se esforzaron, podrán hoy estar satisfechos por lo hecho. Sabemos que les falta aún por llegar a su meta, pero su experiencia nos ha dejado a todos una lección importantísima. Cuando con pleno acuerdo de todos nos proponemos un objetivo no existen imposibles de alcanzar, y mucho más si los que se lo proponen son organizaciones auténticamente representativas de los sectores afectados.*