¿De máquina de guerra a máquina de paz? El submarino portacontenedores *

George Eliseev

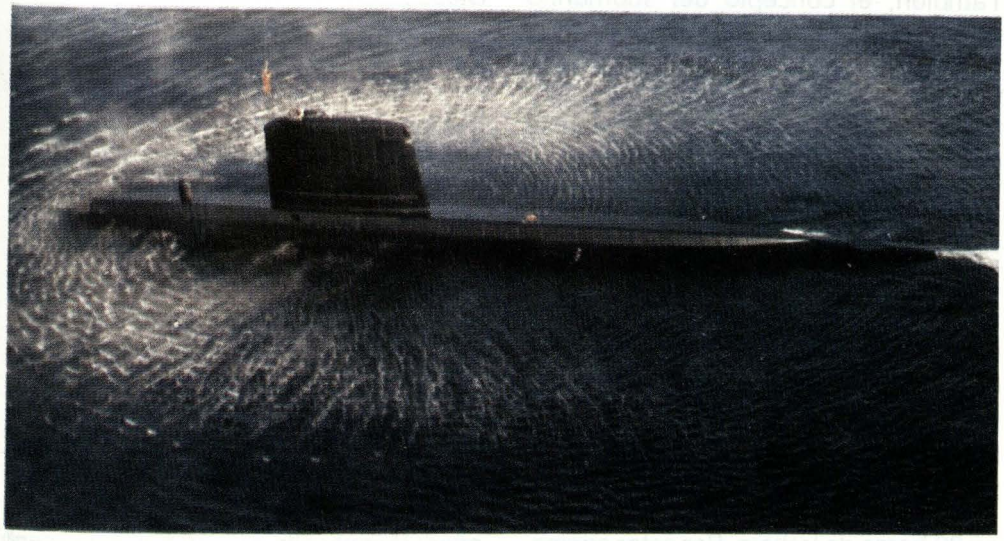
Un submarino portacontenedores es una de las más inusuales aplicaciones comerciales potenciales en la que la tecnología militar soviética se halla aplicada. George Eliseev lo explica a continuación.

Los hechos políticos acaecidos en agosto de 1991 en Moscú privaron a los militares soviéticos de todas sus esperanzas, y los gastos militares a partir de esa fecha sufrieron un sustancioso recorte debido a las pocas órdenes de trabajo que reciben los fabricantes de armas. Es la opinión de George Eliseev, destacado economista soviético, que en este artículo reseña un proyecto sobre un inusual potencial comercial aplicado a la tecnología militar soviética.

La realidad que se enfrenta presenta un serio problema debido a que la conversión de la industria de guerra es complicada y onerosa. Por ejemplo, imaginemos un astillero especializado en la construcción de submarinos nucleares. Las órdenes de producción como éstas han garantizado empleo para miles de trabajadores y subsistencia para ciudades enteras.

Sin embargo ¿cómo podría enfrentar esta actividad la cancelación de las órdenes de producción militar? ¿Buques contenedores quizás? Pero para llevar a cabo esto es necesario cambiar la tecnología, perder muchos de los avances técnicos que se habían alcanzado en diseño de submarinos nucleares y poder asegurar la producción de muchos buques contenedores para sustituir el valor de lo que normalmente representa un simple submarino.

Esta situación, sin embargo, requiere tomar algunas decisiones extraordinarias. Algunas veces, los resultados obtenidos de la conversión de la industria militar en comercial han tenido cabida en el mercado mundial. Un ejemplo de esto es el carguero aéreo pesado denominado "Ruslan". El avión tiene una capacidad de carga por encima de las 100 toneladas, además de un espacio de almacenaje de 10 a 12 contenedores (TEU). Puede ser utilizado en los negocios aeromarítimos



de contenedores y a pesar de las distancias se ha desplegado con gran éxito en el mercado mundial de carga pesada por intermedio de la compañía AIR FOYLE del Reino Unido, agente de negocios de los dueños soviéticos de la aeronave.

Contenedor del futuro

Las plantas de armamento sometidas a cambio pueden adoptar tecnologías para la fabricación de una variedad de contenedores; están listos los prototipos de contenedores tanto refrigerados como convencionales. Sin embargo, la falta de capital junto con la pobre producción han mantenido en su mayor parte a estos desarrollos lejos del Mercado Mundial.

Quizás el proyecto más fantástico como extraordinario para convertir la tecnología militar en empleo comercial es la de un submarino portacontenedores, desarrollado en una Base de San Petersburgo denominado Proyecto "MALAKAHIT". El proyecto sonaría irreal pero tiene toda la documentación técnica y definitivamente puede ser construido en astilleros soviéticos.

Por supuesto que la pregunta de rigor sería: ¿Necesita el comercio mundial tal tipo de transporte? Quizás este modo tan inusual de transporte sea la opción en el futuro. Pero por cierto, el mismo agrupa una gama considerada de tecnología avanzada.

La idea de un submarino portacontenedores data de la década del 70, producto de la crisis del petróleo, y cuando la energía nuclear ofrecía una respuesta

alternativa.

También, el concepto del submarino portacontenedores abrió la idea de nuevas rutas en el transporte subacuático, tales como la vía oceánica, Artico-Atlántico-Pacífico y viceversa, que ciertamente es la ruta más corta entre Europa y Japón, el lejano Este y Canadá y la costa Este de los EE.UU. y Japón.

Qué ofrece este proyecto?

Los contenedores serán colocados a bordo mediante un sistema automático de diseño especial. No requiere un equipamiento extraordinario para las operaciones de carga/descarga y la embarcación podrá ser totalmente cargada en 30 horas de trabajo. Por estar equipado con un reactor nuclear que asegura la propulsión, su andar no será afectado por las condiciones meteorológicas, incluyendo hielo, lo que hace innecesario el empleo de buques rompehielos que lo asistan en sus operaciones.

Las ventajas que le provee la energía le permiten largos períodos de navegación a altas velocidades de operación. Al mismo tiempo, puede superar todos los requerimientos tanto convencionales como internacionales inherentes a las unidades de superficie nucleares, así como todos los criterios de seguridad.

Para su ingreso a puertos, el submarino utiliza como planta auxiliar motores Diesel.

Para casos de rescate de miembros de la dotación en caso de accidente, emergencias presentadas al emerger a superficie, incluyendo capacidad de rompehielos, el submarino cuenta con un vehículo de rescate autopropulsado. De ocurrir un siniestro mientras el submarino esté navegando en superficie la flotabilidad estaría asegurada aun con varios compartimentos inundados.

El submarino ofrece una autonomía para períodos de 50-60 días con una dotación de 35 tripulantes. Viene equipado con un sonar, siendo el casco construido con acero de muy alta calidad que asegurará una travesía submarina de gran duración a una profundidad operacional de 100 m.

La eslora total del submarino es de 238 m, una altura total de 26.8 m y hasta la cubierta, de 20.0 m. El calado del buque descargado es de 10.5 m, y con una carga de 11,400 ton. su calado será de 12.8 m Totalmente cargado es de 16.5 ton.

El futuro de este proyecto nuevo depende obviamente del interés de Occidente y de los inversionistas japoneses y quizás habría mucho más que decir que lo que una primera mirada puede indicar.

** De **Container Managemet,** Noviembre 1991. Traducción por Teniente Primero César Linares Roca.*