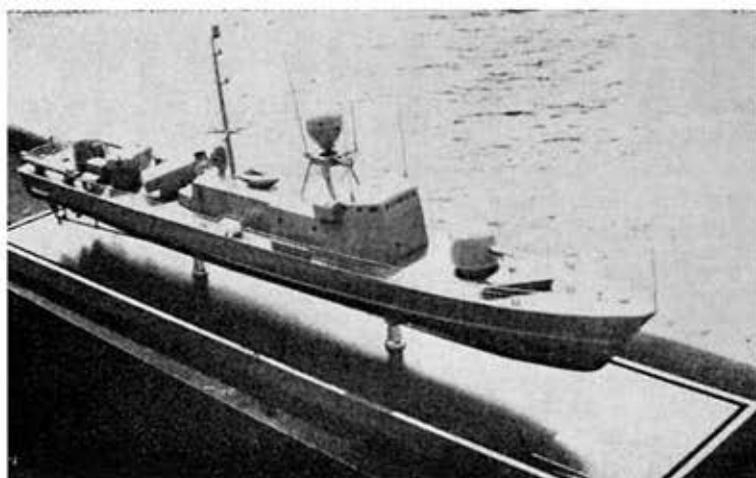


NOTICARIO

ALEMANIA FEDERAL

Primera Lancha Rápida de la Clase 143

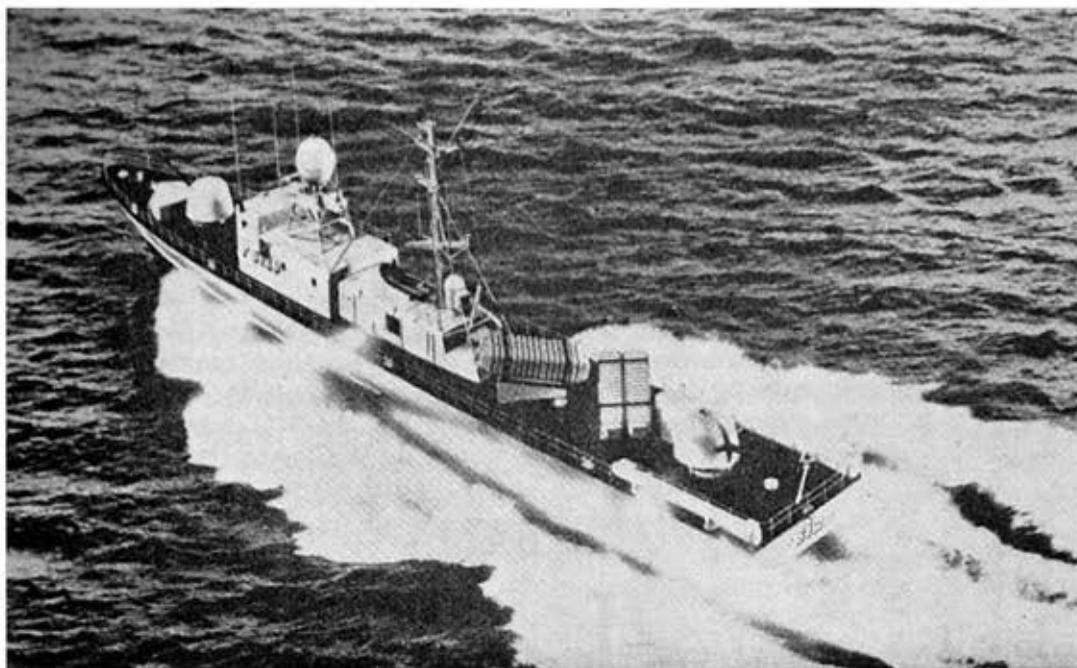


En octubre de 1973 fue botada al agua la primera lancha rápida lanzamisiles de la clase 143, lo que representó un apreciable progreso dentro de las medidas de modernización requeridas con urgencia por la Armada de Alemania Federal.

Estas unidades, que aventajan en tamaño y posibilidades operativas a todas las lanchas rápidas alemanas construidas hasta el presente, tienen una eslora de 57,5 metros y completamente equipadas deberán desplazar un total de 380 toneladas. Son propulsadas por cuatro motores de 16.000 HP, esperándose con ello que alcancen una velocidad de 38 nudos aproximadamente (andar máximo sostenido). Para operar la lancha y el armamento (4 misiles Exocet, 2 cañones de 76 mm. OTO Melara, 2 tubos lanzatorpedos

para torpedos conducidos por alambre) se consulta una tripulación de 40 hombres. En su diseño llama la atención que fuera del cañón de 76 mm. de proa, el resto del armamento se concentra en el tercio de popa. Tiene una estructura combinada de madera, acero y metal ligero.

En junio de 1972, la A.E.G. Telefunken ganó la propuesta para el suministro de las 10 unidades de la clase 143 en calidad de empresario general. La elección de una empresa electrónica se debió a que sólo una tercera parte del valor de esta serie (700 millones de marcos) corresponde a realizaciones de la técnica de construcciones navales, en tanto que los dos tercios restantes se emplean en los sistemas de armamento y electrónica.



En la realización del pedido, colaboran con A.E.G. Telefunken treinta empresas de Alemania Federal, Francia, Gran Bretaña, Italia y Holanda. El conocido astillero de lanchas rápidas Fr. Lürssen de Bremen-Vegesack está encargado de la construcción propiamente tal de las lanchas y los motores de propulsión son suministrados por

Motoren-und Turbinen-Union (MTU) de Friedrichshafen.

La primera unidad de la clase 143 fue botada al agua en su fase inicial de construcción y sólo a fines de 1975 podrá entrar en servicio. Las unidades siguientes irán siendo entregadas entre 1976 y 1977.

ARGENTINA

Investigaciones Marinas

Por medio del Decreto Ley Nº 20489 se han establecido las normas por las cuales se regirán las investigaciones científicas y técnicas en aguas sujetas a la soberanía nacional y en el lecho y subsuelo de las zonas submarinas adyacentes al territorio argentino, hasta una profundidad de 200 metros —o más allá de ese límite— hasta donde la profundidad de las aguas subyacentes permita la explotación de los recursos naturales de dichas zonas.

La disposición legal concierne a las personas físicas o jurídicas extranjeras y a organismos internacionales.

Cuenca del Plata

En medio de gran solemnidad se realizó en Buenos Aires la Sexta Conferencia de

Cancilleres de la Cuenca del Plata. Se trata de la organización que han formado Argentina, Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay, es decir, los ribereños de la cuenca hidrográfica de los ríos Uruguay, Paraguay, Pilcomayo, Paraná y Río de la Plata, que es, sin duda, la más importante de América del Sur.

El Presidente Perón no sólo solemnizó con su presencia la ceremonia de inauguración, sino que pronunció el discurso de apertura con importantes conceptos sobre lo que debe ser no solamente el futuro de ese organismo, sino el de toda América Latina.

El presidente argentino se pronunció abiertamente por la integración latinoamericana y pidió que nuestros gobiernos avanzaran rápidamente por ese camino imitando a la comunidad económica europea. Dijo: "Ellos lo hicieron bien, muy bien, y a pesar de mi-

les de años de conflictos, guerras y una exacerbación extraordinaria de los intereses locales, cuya concurrencia viene sucediéndose a través de milenios, llegaron a un acuerdo. ¿Cómo no podemos llegar también nosotros a un acuerdo para integrar países en donde todo nos une y nada nos separa?"

Agregó el Presidente Perón que dentro de esa integración la de la Cuenca del Plata es quizás la más importante de América, pues en ella se concentra la cuarta parte de la población del continente y un sector extraordinario para futuras necesidades, tanto en reservas para la superpoblación como en medios para la superindustrialización. Si

nos unimos y nos integramos, agregó Perón, sucederá de inmediato la integración del resto de los países.

El punto más importante de la agenda de esta reunión era la creación de una Corporación de Fomento, que se inicia con un capital de 100 millones de dólares y destinada a apoyar proyectos de desarrollo en la zona.

La integración de que ha hablado el Presidente Perón está en marcha; el Mercado Común Centroamericano, la "ALALC", el Acuerdo de Cartagena, son etapas de una misma marcha a la que se une la Organización de la Cuenca del Plata.

AUSTRALIA

Guardia Costera

El Gobierno australiano piensa establecer una guardia costera equipada con buques, aviones, comunicaciones electrónicas y equipo de vigilancia. Si es aprobada, esta orga-

nización probablemente operará bajo el Ministerio de Justicia. Aún se hallan en estudio los requisitos del equipo, efectivos y otros detalles.

COSTA RICA

Ictiología

Organizada por la cátedra de biología de la Universidad de Costa Rica, tuvo efecto en San José una reunión internacional de especialistas en ictiología.

Concurrieron unos 400 hombres de ciencia de varios países, quienes trataron, entre otros temas de gran importancia, el de la emigración de los peces.

CHILE

Chile Podría Proveer de Proteínas a Todo el Mundo

Según un estudio, dado a conocer durante la celebración del Mes del Mar, Chile podría convertirse en un gran proveedor de proteínas para todo el mundo, ayudando a solucionar problemas alimentarios y logrando con ello una fuente inagotable de divisas para la economía nacional.

Este milagro podría conseguirse mediante la explotación de un pequeño crustáceo conocido por los balleneros como "krill" y cuyo nombre científico es *Euphasia Superba*. Es de unos 5 cms. de largo y su ciclo vital dura un año; constituye el alimento habitual de los cetáceos y según cálculos estima-

tivos, su producción podría ser de 50 a 200 millones de toneladas al año.

El krill se encuentra al sur de la latitud 50° (Isla Madre de Dios al oeste de Puerto Natales) pero los grandes cardúmenes existen en alta mar al oeste y sur de Punta Arenas, en la zona de la Isla Lennox y en especial en la cercanía de la Antártida, dentro y fuera del área protegida por los acuerdos internacionales. Es uno de los seres marinos con mayor concentración de contenido proteico, con una composición muy favorable y una cáscara muy delgada. Tiene un 25% de sólidos (el 75% restante es agua) en que la proteína representa entre el 50 y el 60%. La grasa varía entre un 10 y un 20% y el resto que se pierde sería de un 30%.

La proteína es de buena calidad con un alto contenido de lisina, aminoácido azufrado y triptófano. La grasa también es de buena calidad y tiene un porcentaje de insaturación similar a la grasa animal.

De lo anterior se concluye que se pueden obtener 130 toneladas de proteínas y 20 toneladas de aceite y otros productos a partir de 1.000 toneladas de krill.

Por lo demás, es bastante fácil de pescar; los cardúmenes son grandes, entre 10 y 20 toneladas, homogéneos y concentrados; se encuentran entre la superficie y 50 metros bajo ella y son fácilmente ubicables a simple vista por su coloración roja. La pesca es posible durante cinco o seis meses del año y ya existen técnicas para pescarlo con red fina o con chupadores.

Declaración Chileno-Argentina

El Ministerio de Relaciones Exteriores ha dado a la publicidad el texto de una Declaración Conjunta sobre la Antártida que el Canciller chileno, almirante Ismael Huerta, firmó en Buenos Aires, en su reciente visita a ese país, con su colega argentino, el Ministro de Relaciones Exteriores y Culto, Alberto Juan Vignes.

Es ésta la tercera vez que ambos gobiernos suscriben Declaraciones Conjuntas sobre la Antártida. La primera fue la del 12 de julio de 1947 y la segunda del 4 de marzo de 1948. Esta última incluye el compromiso de que "ambos gobiernos actuarán de mutuo acuerdo en la protección y defensa jurídica en la Antártida sudamericana, comprendida entre los meridianos 25° y 90° de longitud oeste de Greenwich, en cuyo territorio se reconocen Chile y Argentina, indiscutibles derechos de soberanía".

La nueva Declaración Conjunta contiene dos partes: una de carácter general, en la cual los dos gobiernos expresan el propósito de promover el desarrollo de una política armónica en la región antártica, de conformidad con los términos del Tratado Antártico del 1° de diciembre de 1959, manifestando que en aras del interés de toda la humanidad la Antártida debe continuar utilizándose para fines pacíficos sin llegar jamás a ser escenario u objeto de discordia internacional.

Es preocupación primordial de ambos gobiernos la observancia de las disposiciones del Tratado Antártico, estimando que todos

los Estados que realicen actividades en la Antártida deben estar ligados por las mismas normas jurídicas, siendo aplicables en dichas actividades las disposiciones pertinentes del Tratado y en especial las de su Art. X, que obliga a las partes a hacer todo lo posible para imponer el cumplimiento de sus disposiciones y la del Art. IX, que autoriza a los doce miembros del Tratado a reunirse para considerar situaciones de interés común o que puedan afectar a dicho acuerdo.

La otra parte de la declaración conjunta es de carácter bilateral y contiene el compromiso de los dos gobiernos de solucionar por medios pacíficos las divergencias que puedan surgir entre ellos en sus dominios antárticos. Además, reiteran los términos de las Declaraciones Conjuntas anteriores sobre sus respectivos derechos de soberanía en la Antártida sudamericana y su intención de actuar, de común acuerdo, en la protección y defensa jurídica de tales derechos. Se agrega que para estos fines, ambos gobiernos mantendrán los contactos y consultas que sean necesarios para la salvaguardia de sus respectivos intereses en la Antártida, especialmente en lo relativo a la cuestión de la exploración y eventual explotación comercial de los recursos naturales antárticos dentro de la zona del Tratado.

Esta Declaración Conjunta reafirma una política de estrecha colaboración chileno-argentina que, felizmente, ha subsistido sin alteraciones desde la firma del convenio.

Al mismo tiempo, pone de actualidad una grave cuestión que amenaza la integridad del Tratado Antártico y los derechos de soberanía de las dos naciones, cual es el propósito de varios países antárticos de ir a la explotación comercial de sus recursos entre los cuales figura el petróleo. Chile y Argentina expresan su decisión de marchar de acuerdo en este asunto de suyo muy delicado y complejo.

Nuevo Barco para la Sudamericana

Recientemente viajaron por vía aérea a Bremen, Alemania, 25 oficiales y tripulantes de la Compañía Sudamericana de Vapores con el fin de hacerse cargo en ese puerto, del nuevo barco adquirido por dicha empresa naviera.

Se trata del "Lircay", tercera nave que lleva ese nombre en la historia de la Compañía Sudamericana de Vapores.

El buque tiene 16 nudos de andar y 13.961 toneladas de peso muerto. Hasta ahora no se ha fijado la fecha en que llegará a puertos chilenos.

La primera nave de la Compañía Sudamericana de Vapores que llevó el nombre de "Lircay" fue construida en 1892; la segunda se incorporó a la flota en 1957; la tercera lo hace ahora en 1974.

Tradicionalmente la Sudamericana da a sus naves nombres de ríos chilenos.

Detectan Primer Ejemplar de Especie "Salmón del Pacífico"

El primer salmón del Pacífico fue detectado por la División de Pesca y Caza del Servicio Agrícola y Ganadero. El Departamento de Aguas Continentales de la entidad antes mencionada informó que un ejemplar de esta especie, cotizada mundialmente, fue enviado por vía aérea para ser identificado por el College of Fisheries de la Universidad de Seattle en Washington.

Dicho salmón fue capturado en el lago Ranco por un pescador deportivo; pesó 11 kilos y se piensa que su edad coincide con la fecha de sembramiento.

Para la División de Pesca y Caza, lo más relevante de la captura de este ejemplar es que en Chile sólo se suponía que existían especímenes de salmón del Pacífico, pero

nunca se había capturado uno de ellos. Las primeras siembras de alevines del Pacífico se hicieron en el período 70-71, gracias a una donación que realizó el Cuerpo de Paz.

Los salmones del Pacífico son calificados en Estados Unidos como el "oro de Alaska". En países como Japón, la Unión Soviética, Canadá y Nueva Zelanda constituyen una riqueza de proporciones. Muy parecidos a las truchas, son mundialmente reconocidos como peces de gran importancia comercial y deportiva.

Después de la donación efectuada por el Cuerpo de Paz, la División de Pesca y Caza realizó un trabajo acucioso encaminado a implantar en nuestro país el salmón del Pacífico y transformarlo, en el futuro, en una riqueza exportable. En efecto, las condiciones ecológicas del país lo hacen especialmente apto para su desarrollo. El rescate de este ejemplar servirá de índice para determinar su implantación como población aclimatada en aguas chilenas.

Los alevines de las dos variedades del salmón del Pacífico: salmón plateado o "coho" y el Chinook o "rey" fueron sembrados por la División de Pesca y Caza en el río Chirri, de la provincia de Osorno, y en el estero "Las Zorras", en la provincia de Llanquihue. Las siembras se iniciaron hace tres años con trescientos mil salmoncitos plateados aproximadamente.

EGIPTO

Alivio en Suez

El avenimiento israelí-sirio ha provocado alivio en Suez, donde se confía que ahora podrán continuar sin interrupciones las labores encaminadas a devolver el canal del mismo nombre a la navegación normal. La vía se encontraba bloqueada desde junio de 1967, con grave perjuicio para las comunicaciones entre el Mediterráneo y el Océano Índico.

La operación de limpieza está confiada a especialistas norteamericanos y británicos. Su primera fase corresponde al retiro de las minas sembradas en su lecho.

A título puramente indicativo, los norteamericanos responsables de la operación hablan de un año aproximadamente, pero ad-

virtiendo que ese plazo puede ser menor o mayor según las dificultades que se encuentren.

Ateniéndose a esa indicación, el canal podría quedar limpio de minas y explosivos en el verano de 1975. Si se tiene en cuenta que las autoridades civiles egipcias creen posible sacar a flote los barcos hundidos y todos los demás escombros en un plazo de cuatro a seis meses, puede calcularse que el canal quedaría abierto a la navegación a finales de 1975 o a principios de 1976.

Se tratará, naturalmente, de un tráfico idéntico al de 1967, o sea un canal navegable para buques de 70.000 toneladas y todavía no para los superpetroleros de 200.000 toneladas como se había soñado en un principio.

Para estas dos etapas, limpia de minas y dragado, las sumas en juego no son exorbitantes: unos cuarenta millones de dólares, buena parte de los cuales correrán a cargo de Estados Unidos. En cambio, para las fa-

ses posteriores que permitirán el tránsito de barcos de un calado de 52 y luego de 67 pies (los grandes petroleros), el costo de las obras será infinitamente mayor: se habla de 1.200 millones de dólares.

ESTADOS UNIDOS

Armada Prueba Combustible Derivado del Carbón

Antes que el problema de la energía hiciera noticia, la Armada ya había demostrado interés por efectuar experimentos relacionados con el combustible. En efecto, en noviembre del año pasado, el destructor USS "Johnston" de la fuerza de reserva naval fue empleado para probar un combustible líquido derivado del carbón.

La prueba formaba parte del proyecto Seacoal que consiste en una serie de experimentos con productos de carbón líquido para encontrar substitutos de las fuentes de energía empleadas actualmente por buques y aviones navales. El combustible fue llamado Seacoal I para distinguirlo de otros que todavía tienen que ser probados y fue procesado a partir de un crudo sintético desarrollado por la Dirección de Investigación del Carbón (OCR) del Departamento del Interior. El experimento fue realizado para demostrar la compatibilidad del combustible con las plantas de energía de a bordo y para dar información a la industria con fines de producción.

El Proyecto Seacoal es un vasto programa para evaluar y usar combustibles sintéticos en calderas navales, turbinas y bombas a gas durante los próximos tres años. La prueba del "Johnston" evaluó el producto sintético obtenido por OCR en su proyecto COED (proceso de desarrollo de energía con petróleo obtenido del carbón). Este es uno de los cuatro procesos estudiados por OCR y el Departamento de Minas que pueden producir combustibles líquidos derivados del carbón, los cuales tienen muchas de las propiedades del petróleo crudo.

La Armada planea evaluar cada uno de estos productos cuando su desarrollo permita emplearlos en sistemas de propulsión naval. La siguiente fase de pruebas de combustibles líquidos derivados del carbón se llamará Proyecto Seacoal II. Otras posibilidades para uso naval son los combustibles derivados de esquistos petrolíferos y arenas

alquitranadas que también está estudiando el Departamento del Interior.

El Proyecto Seacoal se originó en el grupo asesor de sistemas de combate del Comando de Material Naval. El grupo, que se había mantenido informado del progreso de los estudios de OCR, recomendó que la Armada probara el combustible COED.

Este se obtiene a través de un proceso en el cual, el combustible básico (carbón) es triturado, luego descompuesto empleando calor, presión y catalizadores. A continuación viene un tratamiento de hidrogenación que produce el combustible sintético similar al petróleo. Este proceso produce también una cantidad de subproductos.

El costo de producción del petróleo sintético puede reducirse vendiendo los subproductos para uso comercial. Tomando en cuenta lo anterior, el costo final de producción se calcula, aproximadamente, en 5 dólares por barril. En septiembre de 1973, antes del alza general de precios de los productos derivados del petróleo, un barril del destilado naval empleado actualmente por la Armada costaba alrededor de 5,25 dólares.

Tal como con la mayor parte de los productos nuevos, al principio se han presentado dificultades. Las pruebas iniciales demostraron que el combustible no era seguro para usar a bordo de los buques debido a su bajo punto de inflamación y tenía que ser destilado para eliminar las fracciones livianas causantes de este problema.

La Armada hizo un contrato para eliminar estas deficiencias y el combustible procesado final, Seacoal I, se considera tan seguro como el combustible destilado. Tiene aproximadamente la misma consistencia que un jarabe para la tos y por su bajo contenido sulfúrico es ambientalmente aceptable.

Asimismo, es más grueso que otros usados en la Marina. No puede ser vertido a menos que su temperatura sea de 60° F., o más. Ella prefiere un punto de fluidez de 10 a 20°, pero esta dificultad podría superarse usando un precalentador de combustible en

el buque; también existe la posibilidad de mejorar el punto de fluidez.

Todavía queda mucho trabajo por delante antes que se encuentre el combustible más eficiente, aunque ya se han hecho grandes adelantos. Si el programa sigue, dentro de poco la Armada navegará propulsada por carbón, si bien en forma líquida.

Conferencia Internacional

Con el patrocinio de la National Academy of Sciences de Estados Unidos, se celebró en Luisiana, Nueva Orleans, del 13 al 17 de abril de 1975, la Cuarta Conferencia Internacional sobre Transporte de Materiales Peligrosos.

En la reunión se puso énfasis particular en los fundamentos científicos que aseguran un control más riguroso en el transporte de materiales peligrosos por mares, lagos, ríos y canales.

En las tres conferencias anteriores, celebradas en Europa, a partir de 1968, se puso en evidencia, tanto desde el punto de vista del transporte como del apoyo académico, la necesidad de más frecuentes y formales intercambios de información.

Dispositivos para Eliminar Distorsión de la Voz

La Armada de Estados Unidos piensa comprar a Gran Bretaña un dispositivo capaz de eliminar el peligroso efecto "Pato Donald" que produce el hidrógeno-helio en el habla de los buzos de aguas profundas. Estos aparatos fueron desarrollados por Marconi Space and Defence Systems Ltd. para la Armada Real.

El efecto "Pato Donald" se sufre cuando el buzo respira una mezcla de hidrógeno-helio a profundidades de más de 600 pies, donde el aire no se puede inhalar con seguridad. La mezcla, menos densa que el aire, produce cambios en la velocidad del sonido y, por consiguiente, en el tono de la voz, la cual sube a tal grado que el oyente no la puede comprender. En casos de emergencia, la falta de una comunicación eficaz puede significar una situación de vida o muerte para el buzo.

El nuevo sistema fue desarrollado según diseños de los laboratorios de investigación del Almirantazgo iniciados a fines de 1963. El diseño está actualmente en servicio en la

unidad experimental de buceo del Almirantazgo y en el Laboratorio Fisiológico del Hospital Real y en proceso de evaluación por el Smithsonian Institute. Su funcionamiento sigue un principio de dilatación del tiempo donde cada sonido es analizado digitalmente, reconstruyendo así la porción válida a una cadencia más lenta y descartando el resto. Esto, en efecto, baja la frecuencia a un tercio del valor de la voz original y la hace totalmente comprensible.

Mina-torpedo de la Armada

La Armada ha desarrollado una nueva mina-torpedo con la cual espera quedar en condiciones de ganar cualquier batalla por el control del Atlántico encerrando la flota submarina rusa en el Mar de Noruega.

Para los que han estado siguiendo el programa secreto de desarrollo, esta arma representa uno de los avances más radicales en los 400 años de historia de la guerra de minas. A diferencia de las actuales minas estacionarias, que entran en acción solamente si un buque o un submarino pasa en su vecindad inmediata, la nueva arma enviaría un torpedo a buscar y destruir su blanco submarino.

Según opinión de los expertos, esto debería provocar un resurgimiento de la guerra de minas que ha sido relegada a segundo plano en planificación naval. Estiman asimismo que podría ser un importante auxiliar para mantener el control sobre las rutas marítimas del Atlántico en el caso que estallara una guerra en Europa.

La principal amenaza para el control aliado sobre el Atlántico está constituida no tanto por los buques de superficie soviéticos, sino por sus 170 submarinos de la Flota del Norte con base en Murmansk. Con las fuerzas actuales se estima que los destructores, aviones y submarinos de ataque demorarían entre 60 y 90 días en neutralizar esta amenaza submarina, tiempo durante el cual podrían producirse grandes pérdidas de buques aliados.

El valor militar de la nueva mina sería mantener a los submarinos soviéticos bloqueados en el Mar de Noruega, al norte de las principales rutas marítimas del Atlántico, o destruirlos cuando intentaran volver a su base para reabastecerse.

Los planes de la Armada aconsejan usar las minas para establecer barreras a través

de las dos principales rutas marítimas de acceso al Atlántico empleadas por los submarinos soviéticos de la Flota del Norte. Un campo de minas sería colocado en los estrechos daneses entre Groenlandia e Islandia y el otro entre Islandia y las Islas Británicas.

Aunque actualmente se da más importancia a planificar su empleo en el Atlántico, la nueva mina también podría tener aplicación en otros puntos a fin de impedir que los submarinos soviéticos intentaran llegar a mares abiertos, como en el Mar Negro o en las rutas marítimas que conducen fuera de Vladivostok y Petropavlosk hacia el Pacífico. La última es una importante base submarina en la península de Kamchatka.

La nueva mina se llama Captor —contracción de "encapsulated torpedo"—. Fundamentalmente es un torpedo encerrado en un aparato tipo mina fondeado en el fondo del océano. Está armada de tal manera que no reacciona ante los buques de superficie, pero cuando recoge la señal acústica de un submarino suelta el torpedo, el cual sigue su blanco guiándose por las señales acústicas que éste emite.

Al contrario de la mayoría de las minas actuales, la mina Captor puede ser fondeada en aguas profundas. Los planes de la Armada cuentan con que grandes cantidades de estas minas sean fondeadas por bombarderos estratégicos B-52 de la Fuerza Aérea.

Después de más de ocho años de desarrollo a un costo que se acerca a los 100 millones de dólares, la mina Captor está acercándose a su fase de producción. Sus pruebas operativas están programadas para este verano y estará lista a mediados de 1975.

La Armada inició el desarrollo de la Captor en forma relativamente abierta, pero luego se impuso un estricto secreto a raíz de la ratificación en 1972 del Tratado sobre el Lecho del Mar, el cual prohíbe la colocación de armas nucleares en el fondo de los océanos.

El secreto está motivado más por razones diplomáticas que militares. Desde el punto de vista estrictamente militar, la Armada preferiría dar publicidad a la Captor a fin de incrementar su valor disuasivo contra la Unión Soviética, pero los Departamentos de Estado y Defensa temían que la publicidad pudiera provocar indagaciones destinadas a averiguar si Estados Unidos estaba o no

cumpliendo con el espíritu del Tratado sobre el Lecho del Mar.

Esta medida sugeriría que algunas de las minas podrían estar armadas con conos de combate atómicos. Las autoridades navales no hacen comentarios sobre el armamento, pero el torpedo Mk 46 que se usa en la mina es suficientemente grande como para llevar una carga atómica.

Probablemente las minas no serían fondeadas hasta el estallido de una guerra, especialmente si están armadas con carga atómica, caso en el cual Estados Unidos no estaría obligado por el Tratado, según opinan las autoridades.

El contratista principal del programa Captor es la corporación Goodyear Aerospace de Akron, Ohio.

Portaaviones CVN. 70 "Carl Vinson"

El portaaviones nuclear CVN. 70 llevará el nombre de "Carl Vinson" en honor del senador y antiguo presidente del Comité de las Fuerzas Armadas. Sus características serán idénticas a las de sus antecesores CVN. 68 "Nimitz" y CVN. 69 "Dwight Eisenhower". El "Nimitz" que va a iniciar sus pruebas, no entrará en servicio hasta fines de año, luego de algún retraso en la entrega de ciertos equipos. El CVN. 69 le seguirá después de 21 meses.

Características:

Desplazamiento: 91.400 toneladas a plena carga.

Dimensiones: 326 x 76,80 (cubierta de vuelo) x 11,30 metros.

Propulsión: dos reactores de agua a presión; cuatro grupos de turbinas; 26.000 hp.; cuatro hélices. Los núcleos de los reactores están proyectados para durar trece años en utilización normal y recorriendo 800.000 a un millón de millas.

Velocidad: 33 nudos.

Armamento:

—3 sistemas superficie-aire de corto alcance Sea Sparrow;

—105 aviones, divididos de la siguiente manera:

- 24 interceptores de todo tiempo F.14 A Tomcat;
- 4 E.2C Hawkeye de vigilancia con radar de largo alcance;
- 36 aviones de ataque A.7E Corsair II;
- 12 aviones de ataque A.6E. Intruder;
- 3 R.A.-5C de reconocimiento;
- 10 patrulleros de lucha A/S 5-3 A Viking;
- 8 helicópteros A/S S.H.-3 H Sea King;
- 4 aviones de guerra electrónica E.A.-6B;
- 4 reabastecedores K.A.-6D.

FRANCIA

Propulsión Nuclear

La Armada de Francia se propone construir un portahelicópteros con propulsión nuclear a partir de 1975. Por su parte, la Marina mercante de ese país no desea quedarse atrás en ese sentido y piensa a su vez hacer frente a esta mutación energética. Teniendo en cuenta que la propulsión nuclear de los buques no sólo es factible sino también económica, los armadores franceses confirmaron esta noticia en los siguientes términos:

“La nuclearización de los buques es rentable a partir de un determinado grado de potencia. Ahora bien, las estimaciones acerca de la determinación de esta potencia varían en función de los precios petroleros”.

Es así como el 22 de noviembre del año pasado, fecha de la primera duplicación del precio del petróleo crudo, la propulsión nuclear era competitiva a partir de los 100.000 HP. Hoy día, tras la segunda duplicación, la rentabilidad queda garantizada a partir de las 150.000 toneladas de peso bruto y de una potencia de 35.000 a 40.000 HP.

Según estimación del Ministerio de Transportes de Francia, los primeros pasos dados en dirección a la propulsión nuclear de la flota mercante de este país, tendrían que comenzar en 1974. Por su parte, algunos expertos galos afirman sin vacilaciones que en 1980 navegarán por los mares unos 40 navíos nucleares, dos de los cuales deberán ser franceses.

GRAN BRETAÑA

Helicópteros “Sea King”

La Real Armada británica ha organizado una unidad especial para entrenar pilotos y dotaciones extranjeras para el helicóptero Sea King. Alemania compró 22 Sea King y su Armada tiene planes para enviar cien pilotos para someterse a entrenamiento.

El Sea King es un helicóptero antisubmarino y de propósito general construido en Gran Bretaña por la Westland Aircraft bajo licencia de Sikorsky.

India y Noruega ya recibieron sus helicópteros Sea King y Australia y Pakistán han enviado sus pedidos.

Buque Comando “Hermes”

Después de tres años de modificaciones, el antiguo portaaviones HMS “Hermes” ha

sido puesto en servicio de nuevo como buque comando.

El “Hermes” puede transportar una unidad de infantes de Marina con 16 helicópteros Wessex y cuatro Sea King u operar en una misión antisubmarina con 16 helicópteros Sea King.

El buque está equipado con misiles anti-aéreos y antitanques, facilidades de comunicaciones por satélites y dispone de una sala de operaciones equipada con computadores.

Primer Buque Equipado con Exocet

El destructor lanzamisiles HMS “Norfolk” (clase “County”) es el primer buque de la Armada Real dotado del MM 38 Exocet. Cuatro rampas de lanzamiento han sido instaladas a proa en lugar de la torre de 114 AA.

Orden de Construcción de un Escolta Tipo 22

Los astilleros Yarrow han recibido la orden de construcción del primer escolta tipo 22. Probablemente la segunda unidad de este tipo será puesta en grada en los mismos astilleros también durante el curso de este año. Aún no se ha decidido la cantidad total de unidades de esta serie que serán construidas.

Sus características son las siguientes:

Desplazamiento: 3.900 toneladas a plena carga.

Propulsión: COGOG

Velocidad: 29 nudos.

Armamento: 4 MM 38 Exocet a popa; 2/40 AA.; 2 sistemas superficie-aire de corto alcance Sea Wolf; 6 tubos lanza-torpedos A/S; 1 helicóptero A/S W.G.13 Lynx.

Lanzamiento del Escolta HMS. "Arrow"

La fragata HMS "Arrow", quinta unidad de las ocho de la clase "Amazon" fue botada al agua el 5 de febrero de 1974 en los astilleros Yarrow de Glasgow.

Tiene las siguientes características:

Desplazamiento: 2.500 toneladas a plena carga.

Dimensiones: 117,4 x 12,80 x 3,70 metros.

Propulsión: COGOG - dos turbinas T.G. Olympus T.M. 3 de 23.000 HP para la navegación a gran velocidad; 2 T.G. Tyne RB 209 de 5.000 HP para la navegación de crucero; 2 hélices de paso variable.

Velocidad: 32 nudos.

Armamento: 1 torre simple de 114 AA; 1 sistema superficie-aire de corto alcance Sea Cat (montaje cuádruple); 4 MM 38 Exocet a proa en dos montajes dobles cruzados; 6 tubos lanza-torpedos A/S; 1 helicóptero A/S W.G. 13 Lynx.

HOLANDA

Construcción de Nuevas Fragatas

A fines del año pasado, el Secretario de Defensa de Holanda anunció la decisión de construir una primera serie de cuatro fragatas standard de diseño holandés para múltiple propósito con las siguientes características:

Desplazamiento: 3.600 toneladas a plena carga, aproximadamente.

Eslora: 128 metros.

Manga: 14,4 metros.

Dotación: 185 hombres en total.

Propulsión: 4 turbinas de gas, doble hélice (Rolls Royce); 2 para velocidad máxima y dos para velocidad de crucero.

Velocidad: máxima: 30 nudos.

Autonomía: 4.000 millas.

Armamento:

a. Seasparrow OTAN (misiles guiados buque-aire);

b. Un sistema de misiles superficie-superficie;

c. Un cañón de 76 mm. OTO Melara;

d. Un sistema de defensa aérea de muy corto alcance;

e. Torpedos MK 46.

Helicóptero: Uno.

La primera serie será construida por el astillero de Schelde en Flushing, Holanda.

La colocación de la quilla de la primera unidad se efectuará durante el segundo trimestre de 1974, las primeras pruebas de mar están programadas para comienzos de 1978, para los otros buques se contempla un intervalo de 6 a 9 meses.

ITALIA

Gran Buque Petrolero

El superpetrolero "Primarosa" ha sido entregado a la compañía armadora, la empresa "Sir" de Génova. Con sus 254.000 toneladas de registro bruto es, hasta ahora, el mayor buque que ondea bandera italiana. Es también una de las mayores naves con propulsión diesel en navegación del mundo.

Construido por Italcantieri de Monfalcone

(Trieste), el "Primarosa" está destinado a asegurar el abastecimiento de la refinería petroquímica de Porto Torres (Cerdeña) con crudo del Medio Oriente.

El buque, que ha iniciado ya su primer viaje, tendrá pronto un gemelo: el "Ritina", cuyo equipamiento está en sus últimas fases, también por parte de Italcantieri.

JAPON

Modificación del Cuarto Plan de Desarrollo de Defensa

El director nacional de la Agencia de Defensa, Sadanori Yamanaka, ha dispuesto la elaboración de un nuevo plan para el año 1975, en base al cuarto plan quinquenal de desarrollo de la Defensa Nacional, pues se estima que debido a los efectos negativos de la inflación que está afectando a Japón, no podrán llevarse a cabo integralmente las tareas presupuestadas para este año.

En la directiva de nueve puntos emitida por el jefe de la Defensa Nacional, se menciona la necesidad de fortalecer la capacidad defensiva de la nación de acuerdo a lineamientos más reales, considerando la situación económico-financiera del país en los próximos dos años. Citó también la necesidad de aumentar los sueldos del personal de las Fuerzas de Auto-Defensa y de promover la comprensión pública hacia estas organizaciones.

El cuarto plan quinquenal de desarrollo de las Fuerzas de Auto-Defensa fue estimado originalmente en 4,63 billones de yens, pero debido a la espiral inflacionaria se estima que éste no podrá llevarse a cabo con menos de 5 billones de yens.

Formación de Pilotos para la Fuerza Aérea de Auto-Defensa de Japón

En Japón existe una escuela de formación básica de oficiales, común para las tres ramas de las fuerzas de Auto-Defensa, denominada Academia de Defensa Nacional,

con dos años de instrucción común y dos años de instrucción diferenciada.

Los egresados de la Academia de Defensa Nacional concurren posteriormente a las escuelas respectivas de candidatos a oficiales.

En la Escuela de Candidatos a Oficiales de la Fuerza Aérea, situada en Nara, realizan un curso de seis meses de duración. A ésta pueden postular también los egresados de universidades civiles, en cuyo caso el curso tiene una duración de once meses.

En la Escuela de Candidatos a Oficiales de Nara, se inicia la formación de los pilotos con un curso de inglés técnico de vuelo, que tiene una duración de seis meses. En esta etapa de la formación de los pilotos se incorporan los alumnos provenientes de colegios secundarios, que hayan aprobado el curso de aviación para estudiantes, con una duración de dos años.

Finalizado el curso de inglés técnico, indispensable, porque todos los aviones fabricados en Japón bajo licencia norteamericana están obligados a mantener las instrucciones en inglés, realizan un primer curso básico de vuelo en aviones T-34 que tiene una duración de tres meses y medio.

Los pilotos de la Fuerza Aérea de Auto-Defensa de Japón se dividen en tres cuerpos:

- Cuerpo de Combate.
- Cuerpo de Transporte.
- Cuerpo de Rescate.

Cada cuerpo tiene una instrucción diferente, produciéndose la selección al término del primer curso básico de vuelo.

Los pilotos seleccionados para el Cuerpo de Combate realizan los siguientes cursos:

- Segundo curso básico de vuelo durante seis meses y medio en aviones T-1.
- Curso avanzado de vuelo durante siete meses en aviones T-33.
- Curso de vuelo de combate durante seis meses en aviones F-86F.
- Curso de entrenamiento de combate en aviones F-104J y F-4EJ.

Los pilotos seleccionados para los Cuerpos de Transporte y Rescate proceden como sigue:

- Curso de vuelo instrumental básico de dos meses y medio en avión T-34.
- Curso de vuelo instrumental avanzado de seis meses en avión B-65.

Luego, estos pilotos a su vez se dividen, pasando a efectuar respectivamente:

- Curso de vuelo de transporte de cuatro meses y medio de duración en avión YS-11.
- Curso de vuelo para operaciones de rescate de seis meses en avión S-62.

Japón, Primer País Pesquero

Japón pasó a ser de segunda a primera nación pesquera en 1972 y Perú, hasta entonces primera, bajó al cuarto puerto, anunció la Organización de Alimentación y Agricultura de las Naciones Unidas.

De acuerdo con las cifras publicadas por la FAO, hubo una marcada declinación en la pesca total marina y fluvial en el mundo durante 1972. La pesca total fue de 65,6 millones de toneladas métricas, por debajo del record de 69,7 millones de 1971. Hasta 1972, la pesca mundial había crecido casi todos los años desde que se pescaron 19,6 millones de toneladas en 1948.

La Unión Soviética fue la segunda en 1972, con 7,8 millones de toneladas. La FAO estima que China ocupó el tercer puesto con unos 7,6 millones de toneladas.

Japón, la Unión Soviética, China y Perú totalizaron juntos 30,4 millones de toneladas, casi la mitad de la pesca mundial, según cifras reveladas por el anuario de Estadística Pesquera de la FAO.

El anuario se basa en cifras oficiales de los gobiernos y enumera la pesca de 220 naciones y territorios.

Otras naciones con importante volumen de pesca son (en millones de toneladas):

Noruega	3,1
Estados Unidos	2,6
Tailandia	1,7
India	1,6
España	1,6
Chile	1,5
Dinamarca	1,4
República de Corea	1,3
Indonesia	1,2
Canadá	1,2
Africa del Sur	1,1
Reino Unido	1,1
Filipinas	1,1

Entre las regiones de pesca más importantes, la captura en el Océano Atlántico y zonas adyacentes aumentó de 23,3 millones de toneladas en 1971 a 24,3 millones en 1972, con crecimiento significativo en las zonas orientales del océano.

Después de alcanzar un máximo de 34,7 millones de toneladas en 1970, el Pacífico declinó ligeramente a 34,3 millones en 1971 y descendió a 29,5 en 1972, debido a la pesca peruana.

Japoneses y Rusos van a Exterminar las Ballenas

De los cinco millones de ballenas que antaño poblaban los océanos, hoy día apenas quedan algunos centenares de miles. No es de extrañar, pues, que una violenta campaña mundial se haya desatado contra la Unión Soviética y Japón, que en total capturan el 85% de las ballenas cazadas anualmente.

La propia cancillería de Tokio ha tenido que admitir que el gobierno nipón recibe todos los meses unas 350 cartas de protesta, procedentes del mundo entero, en que se arremete contra la abusiva captura de los gigantes cetáceos y se amenaza con medidas de boicot contra los productos japoneses en los mercados mundiales.

En las bodegas de los barcos balleneros de la Unión Soviética y Japón desaparecen anualmente unas 30.000 ballenas, el 85% de la captura global mundial. Si las cuotas de capturas no se reducen y si no se cumplen escrupulosamente las disposiciones al respecto, la ballena corre el peligro de exterminio.

Hasta ahora Japón y la U.R.S.S. se han opuesto obstinadamente a toda reducción de las actuales cuotas de captura. Japón argumenta que la carne de ballena es un aporte proteínico indispensable a la alimentación

de la población del archipiélago. Pero estudios realizados por expertos internacionales rebaten esta afirmación, asegurando que sólo el uno por ciento de las proteínas consumidas por los japoneses proceden de la carne de ballena.

Para la conferencia de la Comisión Ballenera de las Naciones Unidas, formada por 14 países, que sesionará próximamente en Londres, está formándose por primera vez un auténtico "frente internacional" contra los países dedicados tradicionalmente a la caza de la ballena. Ya antes de iniciarse la conferencia, ocho de los catorce países de la comisión han abogado en favor de que se prohíba totalmente la caza de ballenas, duran-

te diez años, para permitir la reposición ballenera de los océanos.

Según se dice en Tokio, es posible que Estados Unidos amenace con la adopción de contramedidas económicas si rusos y japoneses se empeñan en diezmar las existencias de ballenas, pese a la ola de protestas mundiales. Pero no parece que Japón vaya a modificar su inflexible actitud, insistiendo en su argumento de las proteínas.

De no tomarse medidas, podría ocurrir a corto o largo plazo que las ballenas terminen por sobrevivir únicamente en las leyendas marinas, después de haber resistido durante más de 50 millones de años a todos los peligros que las acechan.

MEXICO

Biología Marina

Como resultado de la cooperación entre la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) y el Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología (CONACYT) se ha establecido un nuevo centro de biología marina, el cual funcionará como unidad de servicio para la clasificación de muestras biológicas y para la conservación de éstas.

El Centro de Preclasificación Oceánica de México (CPOM) constituye la contrapartida

nacional del Cooperative Investigations of the Caribbean and Adjacent Regions (CICAR), el cual es un programa internacional de investigaciones que se lleva a cabo con la coordinación de la Comisión Oceanográfica Intergubernamental.

Este nuevo centro de biología marina, además de servir como unidad clasificadora y recolectora, funciona como fuente para obtención de muestras.

PERU

Visita de Canciller Argentino a Lima

Argentina y Perú firmaron una declaración que reafirma el principio de autodeterminación, la importancia de las reuniones de los cancilleres latinoamericanos, la latinización del Banco Internacional de Desarrollo, la reestructuración del sistema interamericano y el pluralismo ideológico. El documento, firmado por los cancilleres Alberto Vignes de Argentina y el general Miguel Angel de la Flor, de Perú, destaca además el "legítimo derecho de Argentina" a la soberanía sobre las islas Malvinas, apoya la campaña de Panamá para adquirir plena soberanía en la Zona del Canal, apoya a los países latinoamericanos en la defensa de sus productos esenciales como el plátano, defendiendo la tesis del mar territorial hasta las

200 millas de la costa, el régimen de plataforma continental, los recursos naturales compartidos o no, y expresa que es necesario que Argentina tenga vinculación especial con el Pacto Andino. Los cancilleres firmaron además un convenio cultural y otro de cooperación técnico científica. Vignes permaneció algunos días en Lima invitado oficialmente por el gobierno peruano.

Computación en la Armada Peruana

La Armada de Perú tiene resueltas sus necesidades en materia de computación por unos diez años con la incorporación de nuevos sistemas Burroughs, los cuales atenderán sus operaciones logísticas, estratégicas y administrativas, así como las tareas de sus astilleros y el tráfico del puerto de El Callao.

La Armada del Perú contrató con la filial local de la corporación Burroughs la provisión de un computador B 6700, de larga escala, y de un sistema de procesamiento de datos B 1726, de mediana escala, cuyo valor en conjunto es de 1,5 millones de dólares.

El B 6700 será instalado en dos fases. En la primera, el equipo tendrá la configuración de un procesador único, en tanto que en la restante, prevista para dentro de dos años, se adicionará un segundo procesador.

El sistema Burroughs de larga escala será conectado con un computador Burroughs B 3500, que también está instalado en el astillero de la Armada. Este sistema se utiliza corrientemente para trabajos de reparación de barcos y también para la construcción de buques petroleros y cargueros de más de 50.000 toneladas de desplazamiento.

El B 1726, por su parte, reemplazará la red "on line" y será usado para controlar los movimientos de navegación y carga en El Callao, el más importante puerto peruano.

Exportación de Barcos

Con la venta de dos de las seis embarcaciones pesqueras más grandes de América, Perú ha iniciado la más importante exportación de bienes manufacturados en este tipo de productos no tradicionales. La empresa constructora es la Picsa Astilleros S.A. de Ancash, Chimbote. Es la primera vez que Perú exporta barcos a Europa, que además, en este caso, son de avanzada tecnología y de muy complejo equipamiento.

SUECIA

Equipo para Submarinos

Los tres submarinos suecos de más reciente construcción serán dotados de equipos de neutralización magnética y rectificadores de potencia estáticos. Los submarinos de la clase A14, "Nacken" serán dotados de equipo Marconi Radar Systems Limited para ayudar a hacer a los submarinos "invisibles"

para las minas magnéticas y otros sensores magnéticos. También proveerá toda la potencia de 60 Hz y 400 Hz requerida a bordo.

El sistema de rectificadores y neutralización magnética opera a bajos niveles de vibración y está protegido contra la interferencia de las ondas sonoras.

URUGUAY

Objeciones a Cuestión de los Fletes Marítimos

Argentina y Brasil, que suman la mayor marina mercante latinoamericana, siguen manteniendo objeciones respecto de la controvertida cuestión de los fletes dentro del convenio de transporte por agua que acaba de aprobar la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC).

Dicha asociación está integrada, además de Argentina y Brasil, por Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, México, Perú, Paraguay, Uruguay y Venezuela, y fue creada en febrero de 1960 a fin de lograr el desarrollo e integración del cono sur.

Los armadores privados y estatales de los países de ALALC, reunidos en la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), acaban de concluir en Monte-

video una reunión donde se debatió la aplicación de dicho convenio y su reglamentación.

El convenio fue elaborado en 1966 y recientemente ratificado por la mayoría de estos países, exceptuando Argentina y Brasil.

Uruguay se sumó a la actitud de ambas naciones que con México son consideradas los "grandes" del bloque.

La idea básica del acuerdo es desligar a los buques de tercera bandera (griegos y noruegos, entre otros) del intercambio portuario en el área latinoamericana.

Vale decir, cubrir los fletes entre estos países con buques de bandera nacional del hemisferio.

Se alega que resulta "injusto" que los barcos de bandera extra-continental recauden fletes que luego los vierten en sus respectivos países.

La polémica se mantuvo en torno a ese punto.

Se ha informado incluso que Chile entiende que el reparto de cargas debe acordarse en forma multilateral.

Sostiene que el primer barco con bandera latinoamericana que toque un puerto conti-

ental "tenga derecho" a transportar carga que en ese momento está pronta para ser embarcada.

Argentina y Brasil, respaldadas por Uruguay, estiman que el reparto multilateral debe acordarse cuando las marinas mercantes de los países del área estén "equiparadas".

Las discrepancias surgidas y que no han sido aún zanjadas, dificultan la aplicación del convenio y la aprobación de un reglamento para el mismo.

VENEZUELA

Nacionalización de Industrias

La intención de nacionalizar las industrias de petróleo y hierro, anunciada por el nuevo presidente venezolano, Carlos Andrés Pérez, tiene repercusiones de gran importancia tanto en la economía interna de ese país como en la situación internacional. Venezuela produce tres millones de barriles de petróleo al día y la exportación de ese combustible representa el 95% de sus entradas en divisas. Para 1974, se calcula que ascenderá a unos 10.000 millones de dólares.

En el campo internacional, los combustibles líquidos se han convertido en el eje alrededor del cual gira la diplomacia. Venezuela es el principal centro productor de petróleo situado fuera del Medio Oriente y en un país que no es árabe. Para Estados Unidos es el mercado abastecedor más próximo y más seguro. Por eso el petróleo del lago Maracaibo es un factor decisivo en la política no sólo hemisférica sino también global. Si el gobierno de Washington pudo resistir sin grave angustia el reciente embargo árabe, ello se debió en gran parte a la llegada regular de los embarques procedentes de Venezuela.

Lo que desea el nuevo gobierno de Caracas es que las concesiones que debieran finalizar en las décadas del 80 y el 90 de este siglo sean liquidadas entre este año y el próximo. De ese modo, tanto el control de la comercialización como una mayor parte de las utilidades quedaría en manos de Venezuela. Ello representaría un incremento de la influencia que sus gobernantes pueden ejercer. En cuanto a los ingresos, no aumentarían substancialmente, ya que existe en la actualidad un acuerdo que asegura al país más del 60% del precio de venta del petróleo.

La idea del nuevo presidente venezolano, tal como ha sido expuesta, es proceder en forma serena, sensata y cautelosa. El asunto es por demás delicado, dada la crisis mundial de energía, y por su parte Venezuela, lo mismo que los países árabes han descubierto, necesita de la capacidad tecnológica norteamericana y de la experiencia en comercialización de las grandes empresas. Por eso la iniciativa se ha puesto en marcha tomando en cuenta a los actuales exploradores de los yacimientos. La comisión designada, que tiene un plazo de seis meses para su trabajo, incluye a representantes del gobierno, de los obreros, de las empresas y de las Fuerzas Armadas, interesadas en el combustible como elemento indispensable para la seguridad nacional.

La tendencia en los países productores de petróleo, con la excepción de algunos gobernados por elementos de escasa sensatez, es convertir a las empresas que ahora son concesionarias en operadoras de los yacimientos y encargadas de la comercialización y distribución por cuenta de los gobiernos respectivos y bajo contrato con ellos, en lugar de ser propietarias del combustible. De ese modo se establece el dominio nacional, pero se preserva el caudal de experiencia y la capacidad tecnológica de los operadores. Estos siguen obteniendo beneficios, bajo contrato, aunque la propiedad pase a manos de los gobiernos respectivos.

Lanchas Patrulleras

La primera de seis lanchas patrulleras rápidas construidas por Vosper Thornycroft Private Limited para la Armada venezolana ha sido botada al agua en Portsmouth, Inglaterra.

Estas embarcaciones, especialmente diseñadas, son impulsadas a velocidades superiores a los 27 nudos por motores de combustión diesel de 16 cilindros.

Tres de estas lanchas estarán armadas con misiles teleguiados Otomat y las tres restantes utilizan el cañón Oto Melara de 76 mm. como arma principal.

El Mar Luchará Contra el Cáncer

Según los investigadores científicos, el mortífero veneno de algunas clases de vida marina puede ser transformado por el hombre en medicinas de uso contra el cáncer, tranquilizantes, antibióticos, anticoagulantes, etc.

Se trata de una nueva generación de drogas naturales que están bajo estudio para seguir a los precursores — el yodo para evitar el bocio y el aceite de hígado de bacalao para ayudar en el desarrollo de los jóvenes — en la cosecha de variados beneficios del mar.

La promoción y coordinación de los esfuerzos internacionales para el mejor aprovechamiento de los recursos marítimos será estudiada en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar que se celebrará en Caracas desde el 20 de junio hasta el 29 de agosto con la asistencia de delegados de 151 países.

La lista de organismos marinos dotados de venenos fulminantes es impresionante: las culebras marinas de los Océanos Pacífico e Indico, más venenosas aún que la cobra, la avispa marina, una medusa cuya picadura mata en un lapso de 3 a 8 minutos. Las conchas marinas equipadas con pequeños "arpones" venenosos y la "marea roja" de organismos que a su paso dejan muertos a miles de peces.

Hay más de 300 especies de peces en el mar que son peligrosos para el consumo humano.

Uno de ellos, el fugú, es un plato de lujo en Japón, donde especialistas lo preparan reduciendo la potencia del veneno hasta el grado en que el efecto sobre el comensal es de deliciosas alucinaciones y, según sus partidarios, una restauración de la potencia sexual.

Impulso a la Industria Naval

El presidente de Venezuela decretó la formación de una comisión de desarrollo para la industria naval de este país que se ocupará de realizar los estudios previos a la construcción de buques petroleros, mercantes y de guerra.

"Con esto se abrirá una nueva fuente de trabajo para miles de trabajadores venezolanos", dijo el Presidente Pérez, después de juramentar a los miembros de la comisión. La ceremonia oficial se llevó a cabo en Puerto Cabello, unos 100 kms. al occidente de Caracas.

La nueva industria substituirá al actual Instituto de Diques y Astilleros nacionales. El propósito gubernamental es la pronta construcción de un buque tanque para el transporte de 30 mil toneladas de crudo. Otros tres astilleros — aparte del que se ampliará en Puerto Cabello — serán construidos en diferentes regiones venezolanas.

El país contará con una flota petrolera de nueve barcos por lo menos, a partir del momento en que reviertan anticipadamente a Venezuela las concesiones petroleras a compañías extranjeras. Es muy probable que tal reversión se ejecute antes de fines del presente año, según se estima en medios informados.

La construcción de barcos en Venezuela se encuadra en el espíritu del pacto subregional andino. En América Latina sólo dos países tienen una industria naval desarrollada: Brasil y Argentina, según lo reconoció el mandatario en su discurso.

